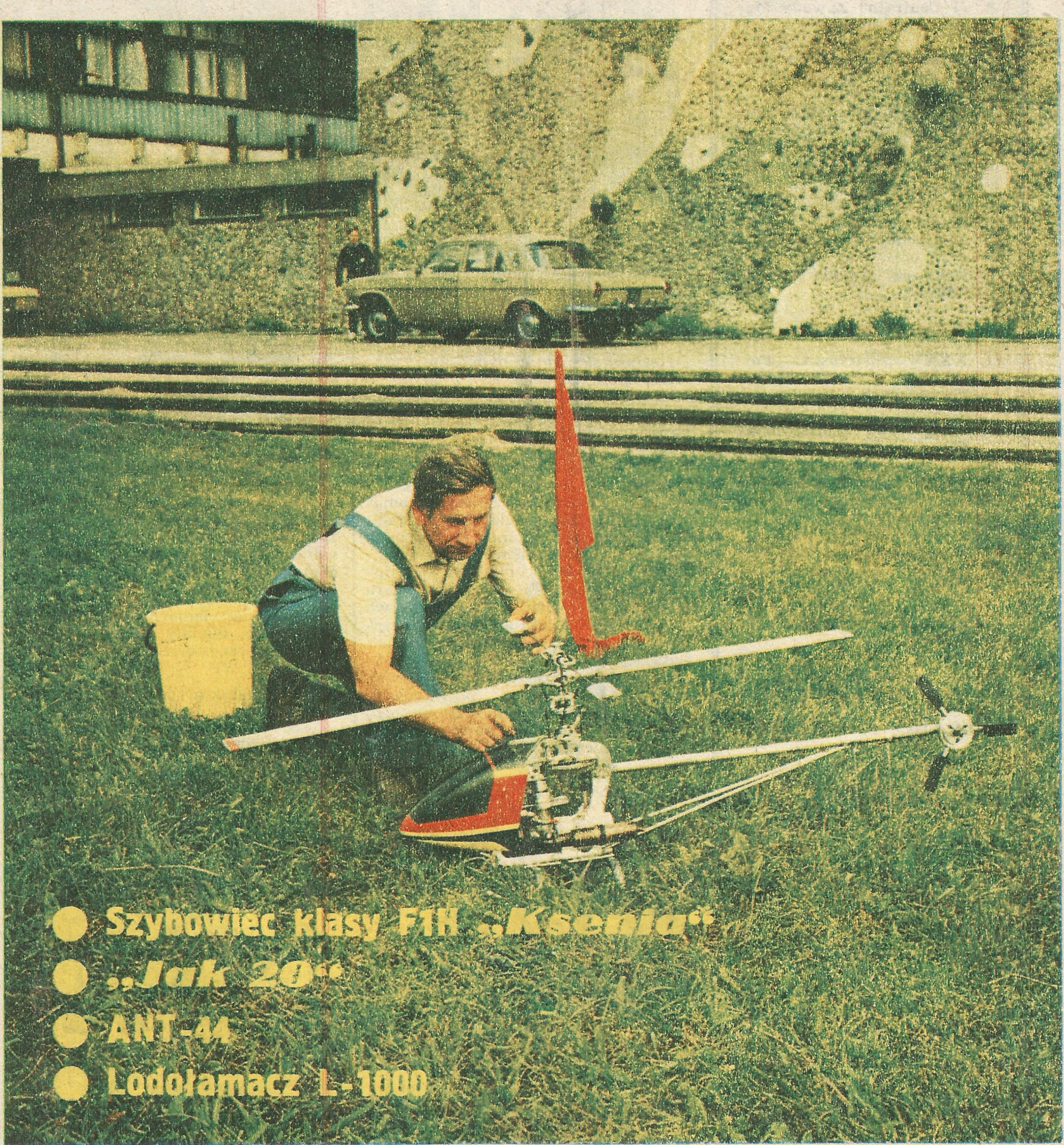
MIESIĘCZNIK LIGI OBRONY KRAJU DLA MODELARZY

MODELARZ

11
1988

Cena zł 70.–

LISTOPAD ROK XXXIV (395)



- Szybowiec klasy F1H „Ksenia"
- „Jak 20"
- ANT-44
- Lodołamacz L-1000

MODELARZ

SPIS TREŚCI

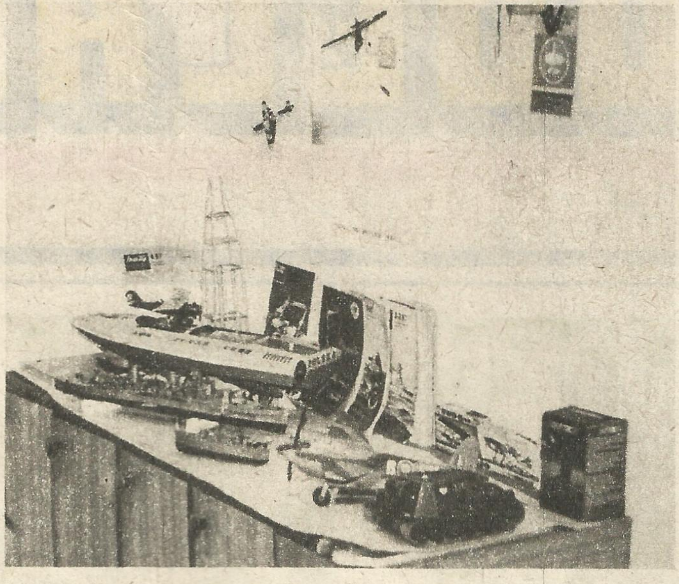
2. Modelarnia w wojsku
3. Modelarstwo lotnicze w szkole podstawowej
4. II Centralne Zawody Modeli Śmigłowców
5. Samodzielne loty od startu do lądowania
6. Placówka nie tylko handlowa
7. Model szybowca klasy F1H „Ksenia S"
10. Model samolotu z napędem gumowym „Jak-20"
12. Radziecki samolot ANT-44 (MTB-2)
20. Z kraju i ze świata
21. XXXV Mistrzostwa Polski Redukcyjnych Modeli Pływających
22. Mistrzostwa Polski klas FSR
23. Mistrzostwa świata zdalnie sterowanych modeli żaglowych
24. 35 Mistrzostwa Polski Modeli Pływających klas F1 i F3
26. Stateczność i sterowność modelu F3
27. Mistrzostwa Polski na torze w Grudziądzu
30. W klasie F5 bez zmian
31. „Modelarz" pomaga
32. Fotociekawostki

Nasza okładka

Aleksander Rawski z Warszawy z modelem śmigłowca, którym zdobył pierwsze miejsce na Centralnych Zawodach Modeli Śmigłowców RC w Bielsku-Białej.

Fot. B. Koszewski

MODELARNIA W WOJSKU



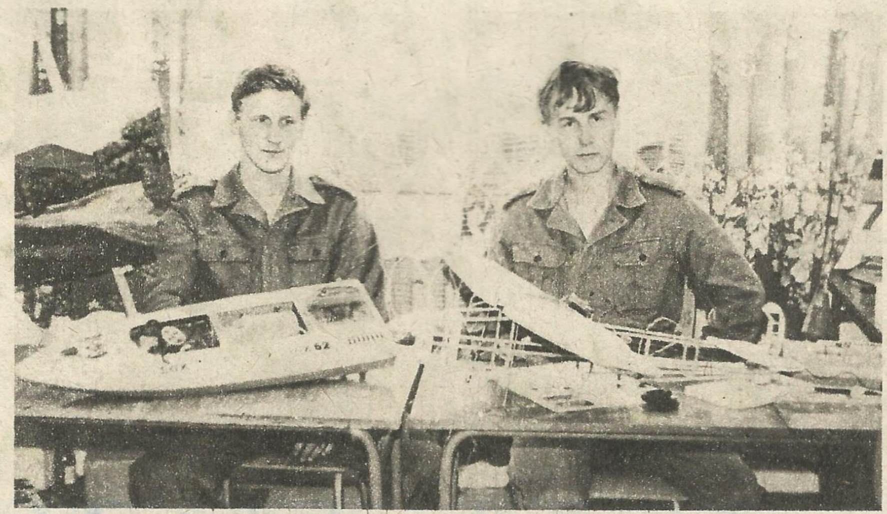
Modele zbudowane przez żołnierzy z modelarni przy jednostce wojskowej.

Przychodzi czas, kiedy każdy modelarz musi odbyć zasadniczą służbę wojskową. Niestety, jest to dla nich dwuletnia przerwa w działalności modelarskiej. Taki sam los spotkał nas: Konstantego Polasika z modelarni DOK przy PDD w Więcborku woj. bydgoskie oraz Krzysztofa Strzelczyka z MDK w Częstochowie. Pierwszy rok straciliśmy, lecz w drugim roku służby wojskowej w naszej jednostce w połowie kwietnia założyliśmy w niewielkim pomieszczeniu pracownię modelarską. Przy dużej pomocy dowódcy jednostki zaczęliśmy gromadzić materiały i narzędzia, część przywieźliśmy z domu i tak prawie od zera rozpoczęliśmy pracę i agitację kolegów — żołnierzy. Warunki ze względu na pobliskie jezioro pozwalają rozwijać modelarstwo pływające, a dzięki asfaltowemu boisku można zająć się budową modeli latających na uwięzi. 1 i 2 maja br. zorganizowaliśmy pokazy modeli kołowego i pływającego, które przekonały żołnierzy do tego sportu. Po upływie miesiąca było nas już siedmiu. Na Dzień Dziecka zrobiliśmy latawiec oraz kilka prostych modeli samolotów, które przekazaliśmy dzieciom z PDD w Gryźlinach. Nasze uprawnienia instruktorów klasy III pomagają nam w pracy z kolegami i ułatwiają z nimi kontakt. Budujemy modele szkutnicze, latające oraz próbujemy skonstruować model samochodu o napędzie elektrycznym. Pierwsze modele powstały oczywiście z „Małego Modelarza" i zestawów plastykowych modeli samolotów. Pragniemy w ten sposób udowodnić całej rzeszy modelarzy, że można pracować nawet w wojsku, zachęcić innych do uprawiania tego hobby. Kadra zawodowa również jest zainteresowana taką działalnością żołnierzy i chętnie pomaga nam w zdobywaniu odpowiednich materiałów.

Może na łamach „Modelarza" znajdą się sygnały o innych tego rodzaju przedsięwzięciach w jednostkach LWP.

Z modelarskim pozdrowieniem

KONSTANTY POLASIK
KRZYSZTOF STRZELCZYK



Krzysztof Strzelczyk i Konstanty Polasik przy modelach przez siebie zbudowanych.



MODELARSTWO LOTNICZE W SZKOLE PODSTAWOWEJ

Głos Wacława Kucia, nauczyciela Szkoły Podstawowej w Tęgoborzy (woj. nowosądeckie) i opiekuna Szkolnego Koła Modelarskiego „Pilocik" w sprawie upowszechniania wiedzy lotniczej w szkole podstawowej i jej znaczenia w kształtowaniu osobowości uczniów.

Lotnictwo i modelarstwo. Co robi się, aby były one obecne i znane w szkole? Aby popularność i dostępność wiedzy z tego zakresu były powszechne? Aby wszystkie dzieci, które interesują się problematyką lotniczą, które chcą budować modele latające, znalazły w szkole fachową pomoc i opiekę?

Niewiele, choćby w porównaniu z działalnością popularyzatorską „Ligi Morskiej", bo przecież najpopularniejsze tygodniki i miesięczniki związane tematycznie z lotnictwem i modelarstwem dostępne są w niewielu szkołach, a i merytorycznie nie w pełni zaspokajają potrzeby intelektualne uczniów szkoły podstawowej. Nie należy zaniżać poziomu „Skrzydlatej Polski" czy „Modelarza", skądinąd pism o ustalonej renomie, do jednego poziomu (niskiego), ale może stworzyć nowe pismo o tej tematyce przeznaczone dla najmłodszych i dorastających dzieci.

Podobnie w telewizji, programy traktujące o lotnictwie czy modelarstwie pojawiają się sporadycznie, a i wtedy preferują profesjonalizm, nie spełniając odpowiedniej i oczekiwanej roli edukacyjnej. Jedynie red. Sznuk jak może i gdzie może popularyzuje lotnictwo w sposób przystępny dla wszystkich. Oby takich ludzi było jak najwięcej, zwłaszcza nauczycieli — tych wychowujących i pracujących z młodzieżą na co dzień.

Na przykład w naszym Aeroklubie Podhalańskim powstało kilka nowych modelarni. Wprawdzie wcześniej odbywało się tu wiele imprez sportowych, włącznie z Mistrzostwami Swiata i KDL, ale wydźwięk środowiskowy — chodzi o środowisko uczniowskie — był znikomy. A mamy przecież zarządzenie MOiW z dnia 1 lutego 1984 w sprawie współdziałania szkół z młodzieżowymi organizacjami ideowo-wychowawczymi i innymi społecznymi, gdzie jest napisane, iż „celem współdziałania szkoły z organizacjami społecznymi, ideowo-wychowawczymi i innymi społecznymi jest przede wszystkim kształtowanie właściwych postaw obywatelskich, rozwijanie i pogłębianie zainteresowań określonymi dziedzinami wiedzy i umiejętności zwłaszcza w dziedzinie kultury, techniki, gospodarki, obronności, kultury fizycznej, krajoznawstwa, turystyki, przyrody i zdrowia".

Jeśli proces wychowania potraktujemy w skrócie jako proces stawania się pełnowartościowym człowiekiem i moralnie dorosłym, proces sprzężony z edukacją politechniczną, można postawić tezę, iż właśnie modelarstwo uczy dobrej roboty i nowoczesnego myślenia. Prawidłowo wyszkolony i zaangażowany modelarz to dobry pracownik, solidny i dokładny, umiejący myśleć perspektywicznie. Dla każdego, kto chce parać się modelarstwem w szkole, sam przedmiot wychowania patriotyczno-obronnego daje szerokie pole do popisu. Lotnictwo w większości krajów traktowane jest paramilitarnie i nie inaczej jest u nas. Dlatego też zajęcia kół modelarskich, umiejętnie i mądrze prowadzone mogą przysposabiać młodych ludzi nawet do służby wojskowej. Są więc potężnym orężem w dziele wychowania patriotyczno-obronnego.

Jednak istotą modelarstwa jest współzawodnictwo sportowe. Najpierw żmudne i na ogół (w warunkach szkolnych) długie klejenie modeli, potem ocena swego dzieła w porównaniu z innymi konstrukcjami. I wreszcie same zawody, których atmosfera na szczęście wolna jest od wielu wypaczeń tak charakterystycznych dla sportu u schyłku XX wieku. Tu najważniejszy jest fakt, iż szanse wykazania się w zawodach modelarskich — oczywiście na poziomie szkoły podstawowej — są dla wszystkich zbliżone. Raczej nie obserwuje się u podopiecznych stanów stresowych, także opiekunowie nie pałają żądzą zwycięstwa za wszelką cenę. Atmosfera zdrowej zabawy, z całą oprawą plastyczną ceremonii, regulaminem i nagrodami, dowartościowuje młodych zawodników, a zawody szkolne urastają do największych zawodów w ich życiu.

Jak więc wprowadzać modelarstwo do szkoły? Jakie są problemy uprawiania modelarstwa w szkolnej rzeczywistości?

Istotne jest przygotowanie podatnego gruntu dla tego rodzaju przedsięwzięć, jak u nas: organizowano spotkania z pilotami naszego aeroklubu, wyświetlano filmy o tematyce lotniczej, organizowano wycieczki na lotnisko klubowe, budowano modele latające w ramach zajęć praktyczno-technicznych. Przeprowadzono te prace, mimo, że prawie każdy uczeń naszej szkoły wie coś na temat tradycji lotniczych Tęgoborzy. Ważne jest też, aby nauczyciel prowadzący pracę modelarską nie był z przypadku czy z nakazu. Znamy sytuację mężczyzn — nauczycieli, duże obciążenie pracą dydaktyczną i wychowawczą, dodatkowe zajęcia w szkole lub środowisku, obowiązki rodzinne, dorabianie do pensji, można by więc było odciążyć nauczycieli wykazujących chęć prowadzenia zajęć modelarskich od zbyt wielu obowiązków w szkole. Oczywiście zależnie od konkretnych warunków w szkole i potrzeb danej szkoły.

Ideałem byłoby, aby szkolne modelarnie prowadzili nauczyciele po Akademiach, WSP czy SN o kierunkach politechnicznych ze specjalnością modelarską, ale to chyba tylko marzenie.

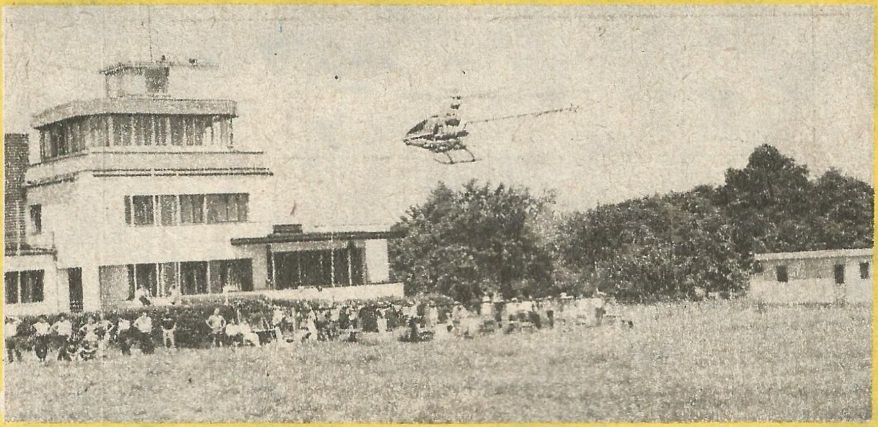
Osobnym problemem jest baza lokalowa, wyposażenie narzędziowe i materiałowe pracowni modelarskich, którymi zwykle stają się sale zajęć praktyczno-technicznych. Od ilości i jakości materiałów i sprzętu zależy rozwój tej dyscypliny sportu. A nasza rzeczywistość to: pewna pula materiałów przydzielonych przez aeroklub, groszowe zakupy ze składek własnych, jakaś nagroda lub też pieniądze przekazane od organizacji szkolnych typu harcerstwo czy samorząd czyli faktyczny brak zabezpieczenia finansowego. Prefabrykaty zaś, zestawy i inne podstawowe materiały to wysoka cena i standart „0" (zerowy). Chodzi tylko o to, aby umieścić w budżecie szkolnym pozycję: modelarnia szkolna (zapewniony choć niekoniecznie wielki fundusz) i zabezpieczyć dostęp do prawidłowo wykonanych zestawów, właściwych prefabrykatów, dobrych klejów i mocnych a zarazem lekkich pokryć.

W porozumieniu z organizacjami i stowarzyszeniami działającymi na rzecz dzieci powinniśmy szeroko wprowadzać modelarstwo do szkół podstawowych, podczas budowy modeli bowiem stosuje się przecież wszystkie techniki występujące w obowiązującym programie zpt. Można zaproponować w klasach IV—V budowę modeli najprostszych kartonowo-beleczkowych, także obróbkę papieru, kartonu i drewna, by je wykończyć i zmontować oraz wprowadzenie podstawowych wiadomości z budowy i konstrukcji, elementarnych zasad wytrzymałości i technologii oraz aerodynamiki. W klasach VI—VIII zaś byłby czas na konstruowanie modeli bardziej skomplikowanych, modernizację gotowych zestawów przez wprowadzenie np. balsy, tworzyw sztucznych czy laminatu oraz głębszą analizę teoretyczną. Tak przygotowani uczniowie już w klasie VIII mogliby montować szybowce i proste modele silnikowe sterowane radiem. Oczywiście praca odbywałaby się w zespołach, gdyż zakres czynności byłby dosyć szeroki, a umiejętności uczniów w zespole różne. Wtedy można byłoby pokazać, co się zrobiło na zajęciach i powalczyć z kolegami o jak najlepsze miejsce w zawodach. I w taki oto sposób przecież możemy zaprezentować efekt pracy ucznia, w odróżnieniu od wielu prac zalegających piwnice i szafy, przeznaczonych już na podpałkę.

Można dowodzić, że to niemożliwe, że programy są odmienne, że przecież są wytyczne i ustalone wymagania. Ale z drugiej strony w Polsce rozwijają się różne mikrosystemy wychowawcze, które doskonale zdają egzamin. Istnieją szkoły bez ocen, szkoły o fakultatywnym systemie nauczania, szkoły o poszerzonych programach z różnych przedmiotów i wiele innych. Wszystko zależy więc od ludzi realizujących pewne założenia.

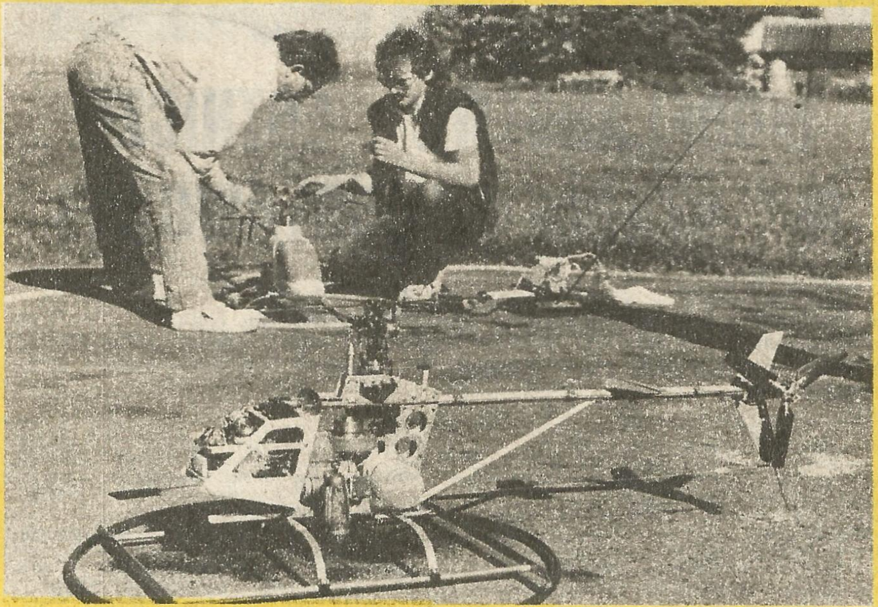
Wystarczy tylko wprowadzić modelarstwo na lekcje zajęć praktyczno-technicznych bez obaw dyskwalifikacji pracy nauczycieli przez metodyków przedmiotowych, aby cały zasób wiedzy, umiejętności oraz obycie towarzyskie z rówieśnikami podczas różnych zawodów, imprez itd. stało się cennym osiągnięciem młodych ludzi, a zwłaszcza uczniów szkół wiejskich. Oni to za naście lat zajmą nasze miejsca i tak jak ich ukształtujemy, takie będziemy mieć polskie skrzydła.





Zwycięski lot modelu śmigłowca Aleksandra Rawskiego.

Konstrukcja Andrzeja Ropy (II miejsce) z Bielska-Białej. Model jest napędzany silnikiem Raduga 10 cm³. Śmigłowiec wyposażony jest w pierścień chroniący go przed uszkodzeniem przy awaryjnym lądowaniu.



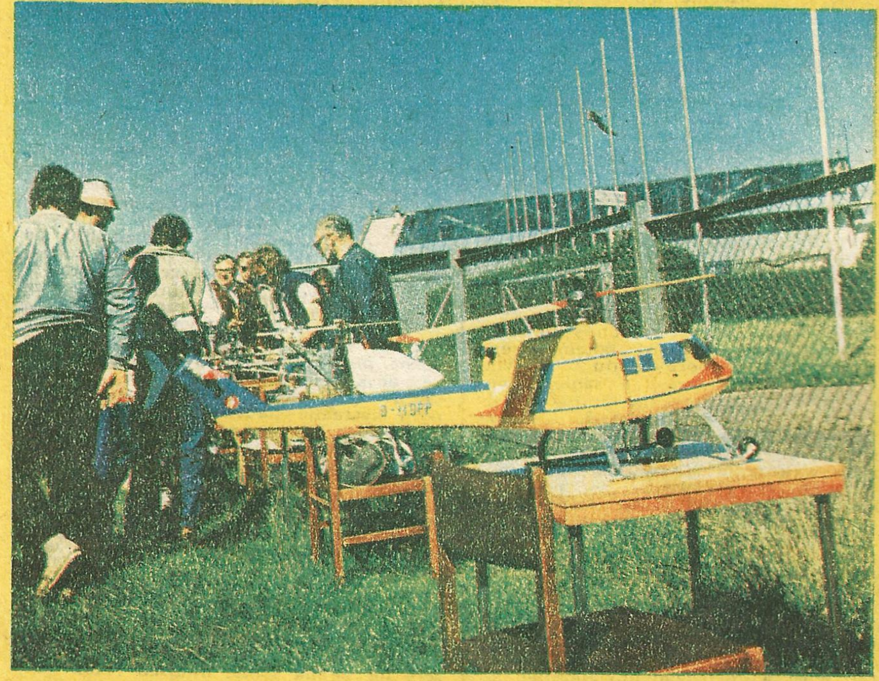
Organizatorem tegorocznej imprezy był Aeroklub Bielsko-Bialski. Na starcie stanęło sześciu modelarzy z dwóch aeroklubów oraz gościnnie Ivo Sladek z Czechosłowacji. Zawody zostały rozegrane według regulaminu FAI z 1979 roku. Każdy z zawodników miał do wykonania pięć figur obowiązkowych: zawis M, zawis z okrążeniem, ósemkę poziomą, podejście do lądowania rundą czterozakrętową i lądowanie. Czas maksymalny na wykonanie tych manewrów wynosił pięć minut. Niezależnie od figur obowiązkowych każdy z zawodników miał prawo zademonstrowania manewrów dowolnych.

Podobnie jak w ubiegłym roku zdobywcą pierwszego miejsca został Aleksander Rawski (Aeroklub Warszawski), uzyskując 2915 pkt. Na drugiej pozycji z wynikiem 70 pkt. uplasował się Andrzej Ropa — Aeroklub Bielsko-Bialski. Pozostali modelarze nie zaliczyli lotów, toteż trzecie miejsce zgodnie z tradycją nie zostało obsadzone. Szkoda, że na tegorocznej imprezie zabrakło modelarzy z takich ośrodków jak: Kraków, Bydgoszcz i Inowrocław. Być może termin zawodów nie był zbyt fortunnie dobrany? Należy także odnotować nieobecność na starcie srebrnego medalisty z ubiegłego roku Romana Hunki. Jest on aktualnym rekordzistą Polski w długotrwałości i wysokości lotu modelu śmigłowca. Obecność na starcie w Bielsku-Białej tego utalentowanego modelarza wpłynęłaby niewątpliwie na zaostrzenie rywalizacji o miejsca na podium.

Mankamentem tych zawodów jest fakt, iż jest to impreza jednodniowa. Konkurencja modeli śmigłowców wbrew pozorom nie jest zbyt prosta i łatwa. Toteż planowanie zawodów modeli śmigłowców na jeden dzień mija się z celem albowiem każdy defekt modelu na starcie oznacza wyeliminowanie zawodnika z dalszej rywalizacji. Dlatego też potrzebny jest drugi dzień zawodów, który dawałby modelarzom szansę ewentualnego poprawienia wyników.

Należy również zaznaczyć, iż ciekawą konstrukcję modelu śmigłowca zaprezentował Czechosłowak Ivo Sladek. Zbudował on makietę amerykańskiego śmigłowca Bell-212.

Z. JANECKI
Zdjęcia autora



Makieta śmigłowca Bell-212 wykonana przez Ivo Sladka z Czechosłowacji.

SAMODZIELNE LOTY OD STARTU DO LĄDOWANIA

Kiedy już zdecydujemy się i po raz pierwszy staniemy na starcie ze zbudowanym przez siebie radiomodelem samolotu w układzie dolnopłata, średniopłata lub górnopłata wyposażonego w lotki i klasyczne podwozie z kółkiem ogonowym — pamiętajmy, że...

● Po próbach kołowania, startujemy (zawsze pod wiatr!) na pełnym gazie, ewentualnie korygując rozbieg radiomodelu sterem kierunku. Jeżeli podwozie jest poprawnie wyregulowane, radiomodel sam wykonuje prostoliniowy rozbieg. Przy lekkim radiomodelu i nadmiarze mocy silnika, możliwe jest jego jednoczesne rozpędzenie i wznoszenie.



● Ciężki radiomodel i słaby silnik — to mała prędkość i długi rozbieg. Dla zwiększenia prędkości, a tym samym dla skrócenia rozbiegu — unosimy ogon radiomodelu (skrzydło na zerowym kącie natarcia), kontynuując rozbieg na podwoziu głównym. W tej fazie startu, aż do oderwania radiomodelu od ziemi, w żadnym przypadku nie posługujemy się lotkami!

● Po oderwaniu radiomodelu od ziemi, już w locie, całą naszą uwagę i koncentrację przenosimy ze steru kierunku na lotki i ster wysokości. Nie obawiajmy się znacznej prędkości, jaką rozwija radiomodel, pamiętajmy jednak — że nasz pilotaż powinien być czujny, reakcje sterami szybkie, płynne, nie brutalne. Już w fazie wznoszenia (tor wznoszenia płaski, nie stromy!), jeżeli jest to konieczne, regulujemy trymerami lot na prostoliniowy i bez zwisów.

● Przechylenie radiomodelu lotkami na dowolne skrzydło nie wywołuje zamierzonego zakrętu (powoduje jedynie ześlizg, potrzebne tu jest współdziałanie sterem wysokości.

● Tuż po starcie, po pierwszym zakręcie ustawiamy się bokiem do wiatru (ale nigdy w stronę słońca) i kontynuujemy lot radiomodelu zawsze przed sobą, nigdy nad głową! Bazą lotu, w przybliżeniu powinna być przestrzeń, którą ogarnia przesuwając się za lecącym radiomodelem wzrok, jednak ograniczona obrotem głowy od jednego do drugiego ramienia naszego ciała.

● W pierwszych przelotach po prostej, przed nami, z wiatrem i pod wiatr — regulujemy poziomy i bez zwisów lot radiomodelu. Po wylądowaniu, regulację z trymerów przenosimy na popychacze. Poprawnie zbudowany i wyregulowany radiomodel powinien sam lecieć prosto i poziomo.

● Już od pierwszych lotów oswajamy się z tzw. zamianą sterów, czyli sterowaniem rozbieżnym występującym, gdy radiomodel leci ku nam lub się oddala.

● Lot bezpieczny to lot w pełni sterowny. Sterowność naszego radiomodelu zależy od jego prędkości, a ta — od pracy silnika. Nie latajmy na minimalnym gazie, kiedy to nie jest konieczne, unikajmy przeciągnięcia radiomodelu.

● Lot bezpieczny to także lot doskonale w każdej fazie widoczny. Nie latajmy zbyt nisko — ale także nie latajmy zbyt wysoko, a nigdy — zbyt daleko!

● W każdym locie powinien być realizowany jakiś wcześniej zamierzony program, a podjęte sterowaniem zamiary — należy bez wahania i konsekwentnie wykonywać.

● W przypadku nagłego zatrzymania pracy silnika w dowolnej figurze, na znacznej wysokości — należy przejść do lotu ślizgowego i utrzymać taką prędkość (prędkość lotu ślizgowego radiomodelu samolotu akrobacyjnego jest znaczna, a tor lotu dość stromy), która zapewni w pełni sterowny i nie grożący przeciągnięciem lot aż do lądowania (zawsze pod wiatr!). Jeżeli nastąpi to tuż po starcie lub na bardzo małej wysokości — wówczas lądujemy „prosto z marszu", w sposób zdecydowany i konsekwentny, pamiętając — aby nie utracić prędkości!

● Lądujemy zawsze pod wiatr i na zredukowanych obrotach silnika, koncentrując uwagę na wczesnym wyrównywaniu lotkami tzw. „zwisów na skrzydło", a tuż nad ziemią — załamujemy lot ślizgowy radiomodelu i przechodzimy na coraz większe kąty natarcia, wytrzymując tę fazę aż do wytracenia prędkości i łagodnego przyziemienia.

● W fazie schodzenia do lądowania ewentualne korekty do prostoliniowego toru lotu wykonujemy sterem kierunku.

● Nigdy, pod żadnym pozorem nie wolno wypuszczać z rąk drążków sterowych nadajnika.

● Na właściwą koncentrację pilota i przebieg lotu radiomodelu ma wpływ jego postawa: powinien on stać w miejscu, sterować lotem modelu w określonej bazie, a nie — kręcąc się w kółko — „prowadzić" zakrętami „wojewódzkimi" radiomodel po całym niebie. Jedyne dopuszczalne ruchy to ruchy rąk na drążkach sterowych nadajnika i ruchy głowy kierującej się za lecącym radiomodelem. To znamionuje dobrego pilota.



Powyższe uwagi, wskazówki i porady są uzupełnieniem do opisów radiomodeli samolotów zamieszczonych w „MODELARZU": akrobacyjnego „MALUTKI" i przejściowego, treningowego „KADET", ale tylko w pierwszym i drugim punkcie odnoszącym się do fazy startu — rozbiegu, ze względu na podwozie klasyczne z kółkiem ogonowym w tych radiomodelach. Wszystkie pozostałe uwagi i wskazówki mają charakter uniwersalny.

GERARD SOLDAT

MISTRZ ŚWIATA



Senior modelarstwa Jan Michalski z Grudziądza z zainteresowaniem ogląda model mistrza świata juniorów w Lesznie Pak Son Gyk z KRLD.

Fot. Z. Janecki

PLACÓWKA NIE TYLKO HANDLOWA



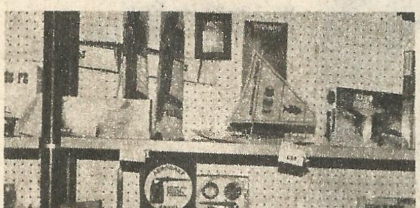
Zbigniew Dzik — kierownik i sprzedawca w jednej osobie obsługuje najmłodszych klientów oraz starszych zajmujących się modelarstwem plastykowym.



Duży wybór listewek i deseczek balsowych zaspokaja potrzeby modelarzy.

Na początku br. w Warszawie przy ul. Siennej 89, otwarty został sklep modelarsko-politechniczny HOBBY. Jest to placówka jakby eksperymentalna. W dobie drugiego etapu reformy gospodarczej ludzie przedsiębiorczy i z inicjatywą podejmują decyzje uruchamiania różnego rodzaju wytwórni, specjalistycznych sklepów i innych przedsiębiorstw, w takich dziedzinach gdzie jednostki gospodarki uspołecznionej nie wkraczają lub też ich działalność jest minimalna. Tak uczynił Zbigniew Dzik zatrudniony w urzędzie państwowym. Zrezygnował z zajmowanego stanowiska i otworzył wspomniany na wstępie

W sklepie znajduje się duży wybór poszukiwanych klejów jak Wikol, AK-20 i inne.





Najmłodsi modelarze w tej placówce mogą nabyć różnego rodzaju modele szybowców, modele z napędem gumowym, latawce itp.

sklep. Kilkumiesięczna działalność tej placówki wskazuje na to, że cel został osiągnięty. Sklep pozyskał liczną rzeszę klientów rekrutujących się spośród modelarzy i majsterkowiczów, którzy znajdują w sklepie różne artykuły potrzebne im do hobbystycznej działalności. Dawniej trudno osiągalne na naszym rynku.

Najmłodsi modelarze w sklepie tym mogą nabyć różnorodne zestawy modeli, jak: szybowców: „Zaczek", „Smyk", „Pirat", „Foka", „Kajtek", „Delfin", modele z napędem gumowym, zestawy modeli rakiet wraz z silnikami. Starsi modelarze znajdą tam zestawy modeli latających do radiosterowania, modele starych żaglowców, modele pływające RC, modele samochodów, pociągów itp.

W sklepie znajduje się bogaty asortyment listew sosnowych, sklejka modelarska wodoodporna, deseczki balsowe, różnego rodzaju kleje, nitrocellon, papier japoński. Nie sposób jest wymienić wszystkie akcesoria i materiały do modeli latających, pływających, kolejowych i innych. Jest ich kilkaset. Dla przykładu (obsady śmigła, wyłączniki czasowe, przeguby, sprzęgła, orczyki, mechanizmy różnicowe, dźwignie kątowe itp. W celu ułatwienia klientom wyboru poszukiwanych akcesoriów sklep HOBBY jako jedyny w Polsce tej branży wydał katalog, który jest do wglądu w sklepie, zaś instruktorzy modelarstwa działający w kraju mogą otrzymać go bezpłatnie.

Sklep posiada też zezwolenie na zakup i sprzedaż modelarskich artykułów zagranicznych. Ten fakt sprawił, że w sklepie znajdziemy duży wybór modeli plastykowych lotniczych, okrętowych, wozów bojowych znanych na świecie firm, jak: Esci, Revell, Hasegawa, Airfix, Smer, Heller, Nowo, Matchbox.

Nie zapomniano też o polskich modelach plastykowych. W sprzedaży znajdują się modele samolotów PZL P-11C, RWD-8, „Jastrząb", modele szybowców: „Sęp", „Bocian", „Jantar", „Gil".

Modelarze mogą również nabyć czasopisma modelarskie, a wśród nich „Plany Modelarskie" i „Małego Modelarza", oraz książki z dziedziny modelarstwa wydane w kraju i za granicą.

Praktykowane jest prowadzenie tzw. listy zamówień. Np. jeśli klient poszukuje śmigła o innej średnicy i skoku niż znajduje się w katalogu, podaje swoje nazwisko i w określonym czasie zgłasza się po odbiór. Odnosi się to

Dokończenie na str. 10

OD REDAKCJI

Z przykrością trzeba stwierdzić, że pojawiający się od pewnego czasu w sklepach CSH zestaw modelu „KSENIA" produkcji LZN z Krosna jest przykładem klasycznego przemysłowego bubla. Nosi on nazwę modelu klasy A1, a przecież powszechnie wiadomo, że od wielu już lat klasę tę przemianowano na F1H. Konstruktorzy nie zadali sobie żadnego trudu, aby parametry modelu były zgodne z wymogami klasy F1H (dawniej A1). Powierzchnia całkowita „Kseni" wynosi 20,5 dm², a przecież już każdy zaawansowany młodzik wie, że powierzchnia modelu klasy F1A (a także dawnej klasy A1) powinna zawierać się w granicach 17—18 dm².

Jeżeli modelarz lub jego instruktor zorientują się w czym rzecz, to pół biedy. Zmniejszą nieco rozpiętość skrzydeł, zlikwidują parę ewidentnych błędów konstrukcyjnych i „Ksenia" może startować w zawodach. Gorzej, gdy młody modelarz wykona „Ksenię" zgodnie z planem i zostanie na zawodach zdyskwalifikowany. Czy LZN Krosno wypłaci mu wówczas odszkodowanie za powstałe straty moralne?

Na razie radzimy zasłużonej wytwórni jak najszybciej wycofać „Ksenię" ze sprzedaży, a w przyszłości korzystać jednak z konsultacji doświadczonych instruktorów i modelarzy. Natomiast tym modelarzom, którzy już zestaw zakupili, polecamy plan modelu „Ksenia S" opracowany przez tarnowskiego instruktora Jerzego Mazgaja. Dodajemy, że spełnia on w całości wymogi klasy F1H.

MODEL SZYBOWCA KLASY F1H „Ksenia S"

konstr. **JERZY MAZGAJ**

Szybowiec, właściwie model szybowca „Ksenia S" jest przystosowaniem do startów w klasie F1H zestawu fabrycznego „Ksenia", którego parametry (pow. całkowita) dyskwalifikują go jako przydatny do budowy w modelarniach aeroklubowych i innych. W projekcie zastosowano szereg rozwiązań mających na celu nabycie nowych dla modelarza młodzika umiejętności wykonawczych, niezbędnych w realizacji dalszych modeli w klasie F1H (wykrzyżowania, hak do startów dynamicznych LWS). Zmieniono konstrukcję statecznika pionowego celem poprawienia stateczności kierunkowej modelu. Zauważyłem, iż model w warunkach atermicznych wykazuje doskonałe właściwości lotne osiągając w trzech kolejnych lotach czasy maksymalne. Ponadto holuje się z dużą łatwością.

KONSTRUKCJA

Płaty: Klasyczna konstrukcja balsowo-sosnowa. Dźwigary jak w zestawie sosnowe 5 × 3 i 5 × 2 o długościach jak na rysunku. Krawędź natarcia sklejona z dwóch listewek balsowych 8 × 2 i 6 × 4. Krawędź spływu z balsy średniej 15 × 3. Jako kołki ustalające położenie bagnetów zastosowano lipowe kształtki z zestawu (w zestawie są nieco za krótkie, aczkolwiek zgodnie z planem, czyli brak produkcyjny). Wykrzyżowania między kołkami z lipy 1,0 z zestawu wklejone na epidian. Pozostałe wykrzyżowania z balsy 1,5. Żebra przykadłubowe ze sklejki 1,5, dalsze 4 szt. z lipy 1,0, reszta żeber tak w centropłacie i uchach z balsy 1,5. Płaty łączone są tak jak w zestawie dwoma bagnetami stalowymi ∅ 2,5 i 2,0. Jako spoiwa użyto kleju wikol. Wypełnienia pomiędzy dwoma pierwszymi żebrami z balsy 3,0. Wstawki pomiędzy dźwigarami do żebra piątego ze sklejki 1,0, pozostałe z balsy 1,5. Centropłat łączony jest z uchem żebrami z balsy 8,0 odpowiednio przyszlifowanymi pod kątem. Całość pokryta papierem japońskim i trzykrotnie cellonowana z dodatkiem oleju parafinowego w ilości 4 krople na 1—2 słoiki.

Stateczniki: Konstrukcji klasycznej z balsy łącznie z dźwigarami. Wstawki pomiędzy dźwigarami również z balsy 1,5 mm. Żebra z balsy 1,5, także samo i wykrzyżowania. W sterze kierunku wykonano otwór 1,8 mm, gdzie wklejono na distal rurkę igielitową stanowiącą łoże śrubki, która pełni rolę ogranicznika wychylenia steru kierunku. Drugą częścią ogranicznika jest blaszka dural. 0,8 mm wklejona do belki kadłuba i zgięta pod kątem prostym. W stateczniku poziomym w oznaczonym miejscu wklejono kształtkę lipową, w której osadzono haczyk gumki z drutu stal. 0,8 mm. Łoże statecznika poziomego stanowi blaszka dural. 0,8 mm o kształcie jak na rysunku.

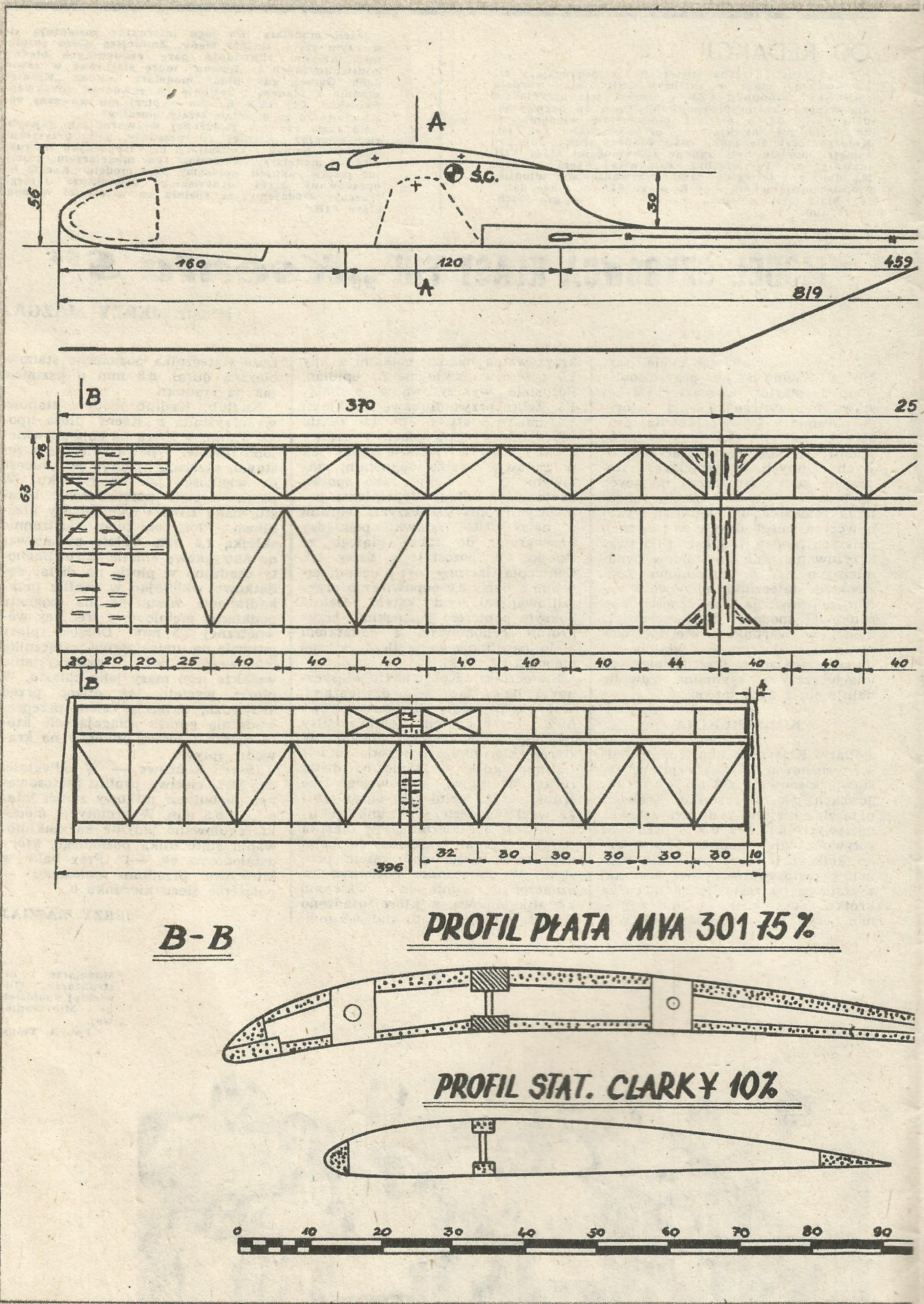
Kadłub: Kadłub modelu stanowi wykorzystana z „Kseni" płoza lipowa 8 mm, w którą na epidian wklejono również typową beleczkę z zestawu, skracając jednak jej długość do wielkości jak na rysunku. W płozie wycięto pomieszczenie balastu, haka LWS i dwa otwory ulżeniowe. Płozę oklejono obustronnie sklejką 1,0 mm. Całość pomalowano natryskowo emalią nitro. Bagnety osadzono w płozie na distal dodatkowo wklejając w profile przykadłubowe nasunięte na bagnety podkładki metalowe o średnicy wewnętrznej 2,5 mm. Długość płozy pozwala na umieszczenie wyłącznika czasowego, przy wykorzystaniu wszakże jego masy jako balastu. W płozie wycięto też otwór przed krawędzią natarcia celem przeprowadzenia gumek ściągających, które należy również umieścić na krawędzi spływu.

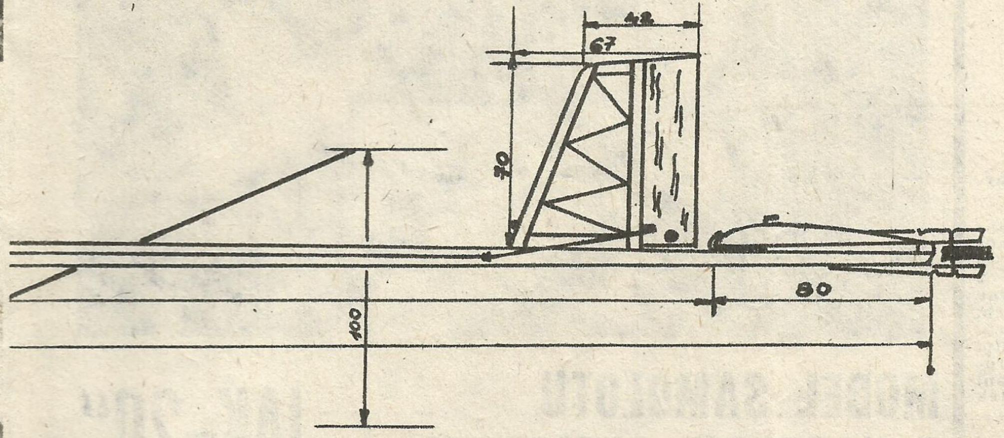
Uwagi końcowe — W odległości ok. 5,8% cięciwy profilu zastosowałem turbulator nitkowy z nici lnianej ∅ 0,8 mm. W prototypie modelu regulowano jedynie kąt zaklinowania statecznika poziomego, który ustalono na ok. —1°. Przy haku w krańcowo przednim położeniu — położenie steru kierunku 0.

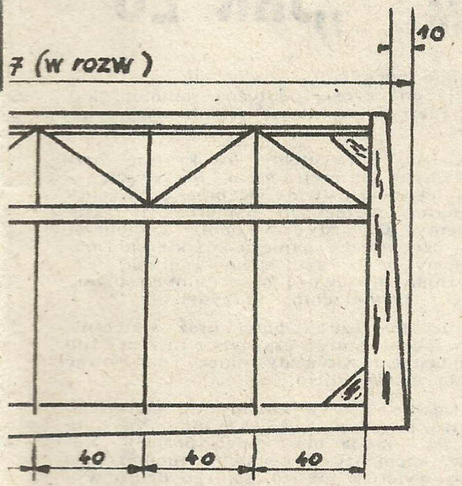
JERZY MAZGAJ

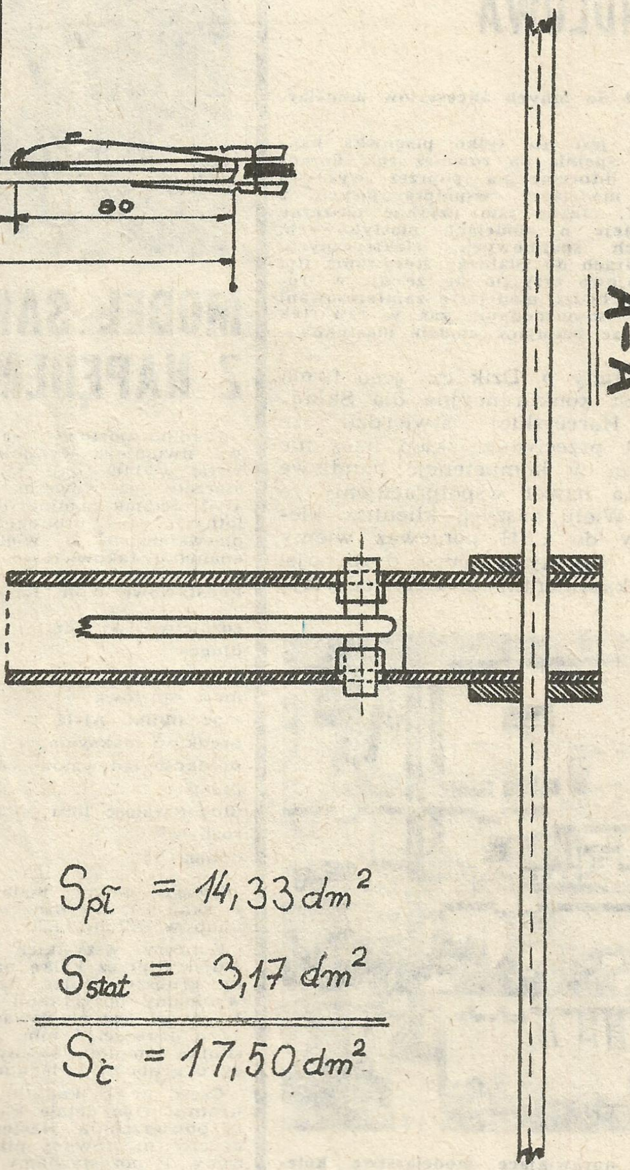


Modelarze i instruktorzy Gliwickiej Spółdzielni Mieszkaniowej.
Fot. A. Tęsny


A
S.C.
56
30
160
120
459
819
A
B
370
25
15
63
30
20
20
25
40
40
40
40
40
40
44
40
40
40
B
4
32
30
30
30
30
30
10
396
B-B
PROFIL PŁATA MVA 301 7,5%
PROFIL STAT. CLARKY 10%
0
10
20
30
40
50
60
70
80
90



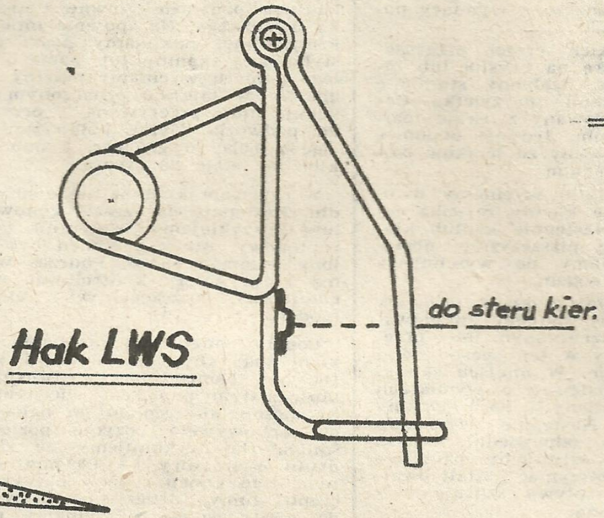




$$S_{pł} = 14{,}33\ dm^2$$

$$S_{stat} = 3{,}17\ dm^2$$

$$S_{c} = 17{,}50\ dm^2$$



Masa modelu = 223 g



Rozpiętość = 1223 mm

Długość kadłubu = 819 mm

MODEL SZYBOWCA KL F 1H KSENIAS		
Podz.	Konstr. i opr.	II. ark 1
	J. MAZGAJ KMLiK-AVIA	TARNÓW
	Tarnów - 1988.06.21	Nr ark 1

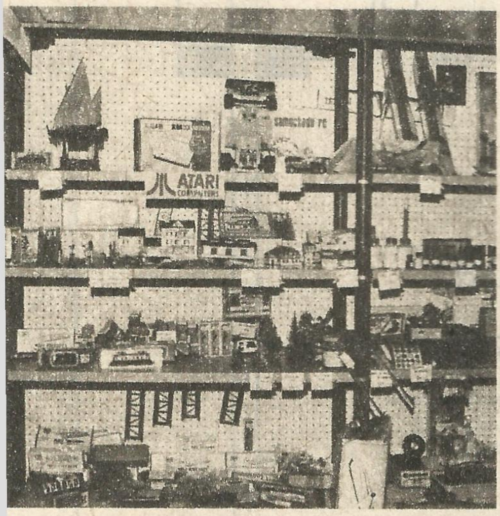
PLACÓWKA NIE TYLKO HANDLOWA

Dokończenie ze str. 6

również do innych akcesoriów modelarskich.

Sklep jest nie tylko placówką handlową. Spełnia on również rolę doradczą i informacyjną poprzez wysokiej klasy modelarzy współpracujących z HOBBY. Można tam uzyskać obszerne informacje o modelach plastykowych, silnikach spalinowych, elektrycznych, aparaturach do zdalnego sterowania itp. Zwyczajowo przyjęło się, że np. w środę przychodzą modelarze zainteresowani starymi samochodami, zaś w czwartek modelarze budujący modele plastykowe.

Zapytany p. Dzik czy jego firma nie jest konkurencyjna dla Składnicy Harcerskiej, stwierdził, że wprost przeciwnie, sklep nasz nie wkracza w kompetencje handlowe CSH, a nawet współpracujemy ze sobą. Wielu naszych klientów kierujemy do CSH ponieważ wiemy jakim asortymentem dysponują. Zaś ekspedientki z CSH odsyłają



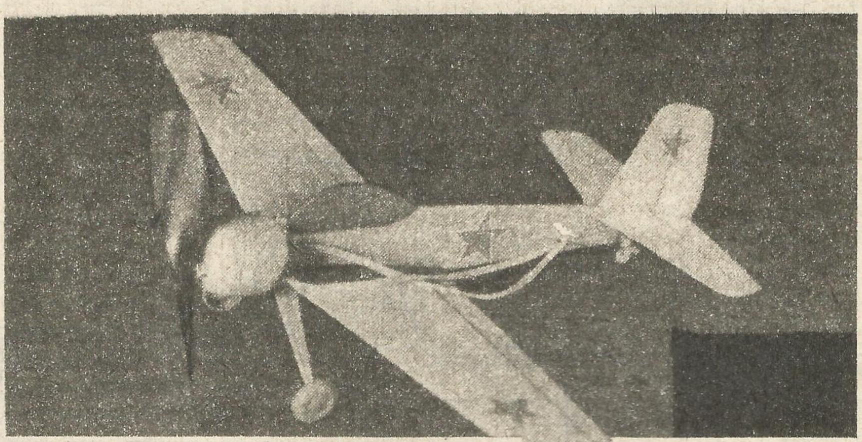
Osoby uprawiające modelarstwo kolejowe znajdują bogaty asortyment różnych drobiazgów potrzebnych przy budowie parowozów i makiet.
Fot. B. Koszewski

swych klientów do nas po akcesoria których nie ma w sprzedaży w CSH.

Sprawna i fachowa obsługa oraz operatywność w zdobywaniu bogatego asortymentu towarów dla modelarzy, sprawia, że z usług firmy HOBBY korzystają modelarze z całej Polski jak powiedział p. Dzik w wieku od 6 do 80 lat życia.

Plany na przyszłość to utworzenie działu sprzedaży wysyłkowej oraz zdobycie lokalu o większej powierzchni, gdyż obecny nie zawsze może pomieścić klientów pragnących nabyć artykuły modelarskie i politechniczne w tej znanej i cenionej warszawskiej firmie.

SM.



MODEL SAMOLOTU Z NAPĘDEM GUMOWYM „JAK-20"

Szkolno-sportowy, całkowicie metalowy, dwumiejscowy dolnopłat Jak-20 powstał w 1949 roku. Miał zastąpić przestarzałe już wówczas samoloty Po-2 i Ut-2. Jednak pomimo dobrych własności lotnych przy produkcji seryjnej dano pierwszeństwo o wiele bardziej dziś znanemu Jakowi-18.

Podstawowe dane techniczne Jaka-20:

rozpiętość skrzydeł	— 9,56 m,
długość	— 7,25 m,
masa własna	— 470 kg,
masa startowa	— 700 kg,
moc silnika AI-10	— 59 kW,
prędkość maksymalna	— 160 km/h,
prędkość lądowania	— 60 km/h,
pułap	— 3000 m,
długotrwałość lotu	— 3,5 h,
rozbieg	— 70 m,
dobieg	— 80 m.

Uwaga: Plany modelu wykonane są w skali 1:1. Nie oznaczone wymiary podano w milimetrach.

Kontury wszystkich części przerysowujemy przez kalkę na brystol lub inny grubszy papier. Szablony starannie wycinamy nożyczkami lub żyletką. Cały model jest zbudowany z lekkiej balsy o grubości 1 mm. Jedynie obudowę silnika samolotu kleimy ze ścinków balsy o grubości 5÷10 mm.

Część nr 1 (kadłub) wycinamy dwukrotnie. Oba detale kleimy ze sobą całą powierzchnią. Następnie kadłub kładziemy na równej płaszczyźnie, obciążamy i pozostawiamy do wyschnięcia na conajmniej 12 godzin.

Skrzydło (2) kleimy z dwóch deseczek w taki sposób, aby spojenie znajdowało się w miejscu oznaczonym linią przerywaną. Otrzymany w ten sposób detal moczymy w wodzie. W miejscu sklejenia podkładamy listewkę o wymiarach 3 x 3, brzegi obciążamy i pozostawiamy do wyschnięcia. Następnie wycinamy płat, nadając mu odpowiedni kształt. Krawędź natarcia szlifujemy papierem ściernym tak, by otrzymać kształt owalny, zaś krawędź spływu szlifujemy z góry w kształt klina.

Kolejna czynność to wycięcie stateczników: poziomego (3) i pionowego (4). Elementy te profilujemy podobnie jak skrzydło. Przy czym statecznik pionowy szlifujemy z obu stron, aby otrzymać profil symetryczny. Płat i stateczniki malujemy dwukrotnie rzadkim, bezbarwnym lakierem nitro. Po wyschnięciu pomalowane części szlifujemy drobnoziarnistym papierem ściernym. Płat w miejscu załamania rozcinamy żyletką, powierzchnie styczne szlifujemy w skos, a następnie sklejamy płat, nadając mu wznios zgodnie z rysunkiem.

Obie części obudowy silnika (5) wycinamy ze ścinków balsy o grubości 5÷10 mm i przyklejamy do kadłuba. Po wyschnięciu szlifujemy cały detal w celu nadania mu odpowiedniego kształtu. W lewej połowie obudowy wiercimy otwór pod piastę śmigła (6). Oś śmigła pochylamy w dół tak, aby tworzyła ona z osią podłużną samolotu kąt 2°. Plastykową piastę wkładamy w otwór i przyklejamy do obudowy.

Kadłub lakierujemy dwukrotnie bezbarwnym lakierem nitro. Po wyschnięciu lekko szlifujemy. Kabinę oznaczamy cienkim, niebieskim papierem i lakierujemy. Gwiazdy wycinamy z cienkiego, czerwonego papieru i lakierem mocujemy je z obu stron kadłuba, statecznika pionowego oraz dolnych i górnych powierzchni skrzydeł.

Ruchome części płata oraz stateczników oznaczamy czarnym tuszem lub flamastrem. Gwiazdy należy obrysować białą emalią nitro.

Podwozie (7) wyginamy ze stalowego drutu o średnicy 0,6÷0,8 mm. Na koła (8), $\Phi = 15 \div 18$ mm, mogą posłużyć gotowe elementy z zestawów modeli plastykowych. Z takiego samego drutu wyginamy tylny uchwyt gumy (9). Jego drugi koniec stanowi jednocześnie resor kółka tylnego. Od dołu przyklejamy do kadłuba podwozie główne i resor kółka ogonowego. Na spojenia (miejsca zakreskowane) naklejamy paski cienkiej, stylonowej tkaniny lub papieru. Z białego papieru wycinamy okleiny (10), zaginamy w miejscu oznaczonym na rysunku linią przerywaną i przyklejamy do podwozia. Tylne kółko można wyciąć z balsy o grubości 1 mm i przykleić na stałe do resora.

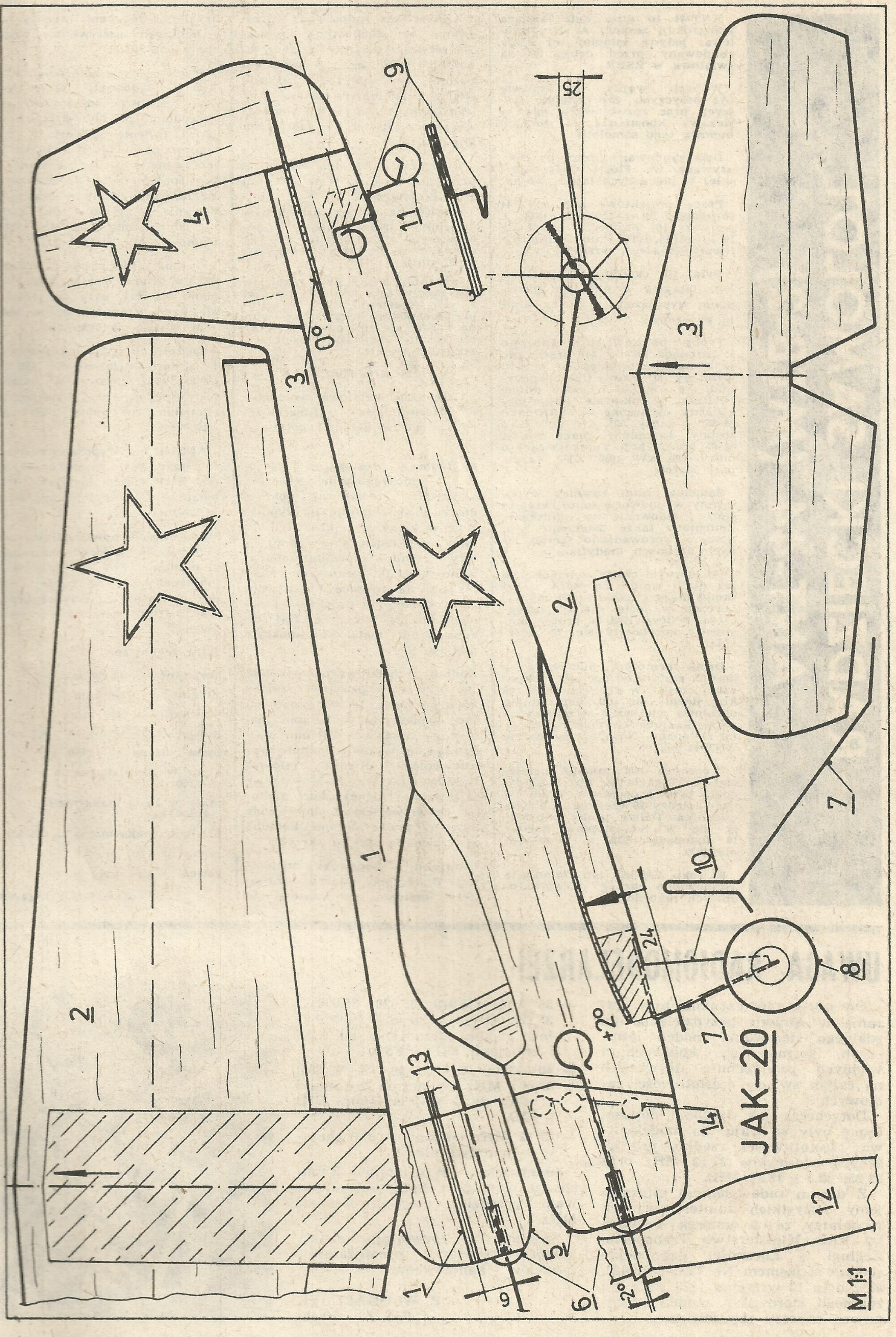
W wycięcie kadłuba wklejamy skrzydło. Następnie do części ogonowej kadłuba przyklejamy statecznik poziomy i pionowy, który powinien być wychylony 3 mm w lewo. Podczas wysychania kleju należy kontrolować właściwe położenie poszczególnych elementów modelu.

Łopaty śmigła (12) docinamy nożyczkami tak, aby jego średnica wynosiła 116 mm. Końce łopat szlifujemy drobnoziarnistym papierem ściernym w taki sposób, aby śmigło po nałożeniu na oś zachowywało pozycję poziomą. Oś śmigła (13) wykonujemy ze stalowego drutu o średnicy 0,8÷1,0 mm. Na jednym jego końcu robimy haczyk do zaczepu gumy, drugi koniec wkładamy do piasty śmigła i zaginamy pod kątem prostym.

Zwój gumy złożony z dwóch pasm o przekroju 1 x 3 ma długość 240 mm. Do wyważenia modelu służy ołów (14), który w razie potrzeby przyklejamy do noska kadłuba. Klapy nacinamy żyletką. Klapa lewa (patrząc na model od tyłu) powinna być wychylona do dołu (o około 2 mm, a prawa w górę (o około 1 mm).

Na początku, przy oblatywaniu modelu, gumę nakręcamy lekko. Model powinien latać w lewo zarówno w locie silnikowym jak i ślizgowym. Promień kręgu regulujemy wychyleniem statecznika pionowego.

„Modelar"
Tłumaczyła Dorota Czerna
OPRACOWAŁ Z. GONTARZ


JAK-20
M 1:1

RADZIECKI SAMOLOT ANT-44 (MTB-2)

ANT-44 to duża łódź latająca konstrukcji zespołu A. N. Tupolewa, jedyny samolot tej klasy zbudowany przed drugą wojną światową w ZSRR.

Wybuch wojny niewątpliwie był przyczyną zaprzestania dalszych prac rozwojowych nad tą ciekawą konstrukcją i seryjną budową tego samolotu.

Dwa zbudowane prototypy były używane we Flocie Czarnomorskiej w pierwszych latach wojny.

Prace projektowe nad ANT-44 rozpoczęto w listopadzie 1934, a pierwszy lot prototypu odbył się 19 kwietnia 1937. Próby fabryczne trwały do końca września 1937.

Była to całkowicie metalowa łódź latająca w układzie górnopłata, wyposażona w cztery silniki gwiazdowe.

Próby podstawowe rozpoczęto 15 listopada 1937 r., ale przerwano je w następnym miesiącu w celu wymiany silników. Czternastocylindrowe silniki Gnome-Rhone 14KRSD, w układzie podwójnej gwiazdy, oznaczone w ZSRR jako M-85, o mocy 595 kW (810 KM) zostały zastąpione przez silniki M-87 konstrukcji Tumańskiego, o mocy 698 kW (950 KM) każdy, przy starcie.

Samolot został również wyposażony w podwozie umożliwiające start i lądowanie na lotniskach. Zmieniono także usterzenie pionowe i wprowadzono szereg innych drobnych modyfikacji.

Po pewnym czasie zmieniono po raz drugi silniki na M87A o tej samej mocy i układzie. Próby fabryczne w locie zostały zakończone 8 lipca 1938, a próby państwowe rozpoczęły się 29 września.

Drugi prototyp, budowany w postaci amfibii od początku, ukończony został w czerwcu 1938 roku. Różnił się od poprzednika obrotową wieżyczką strzelecką na górze kadłuba i innymi drobnymi zmianami. Nosił on oznaczenie ANT-44 bis.

7 czerwca 1938 samolot przeleciał z Taganrogu do Moskwy, gdzie były prowadzone próby w locie między 26 czerwca, a 5 października. Dalsze próby odbywały się w Sewastopolu między 16 listopada 1938 a 14 stycznia 1939.

W roku 1940 na tym samolocie ustanowiono szereg międzynarodowych rekordów.

ANT-44 bis pilotowany przez Iwana M. Suchomlina uzyskał 17 czerwca wysokość 7134 m z ładunkiem 1000 kg. W dwa dni później ten sam pilot uzyskał 5248 m z ładunkiem 2000 kg oraz tego samego dnia (19 czerwca) wysokość 5219 m z ładunkiem 5000 kg.

28 września 1940 ten sam pilot przeleciał trasę trójkąta 1000 km z prędkością 277,45 km/h z ładunkiem 1000 kg na pokładzie. 7 października 1940 podobną trasę zamkniętą z ładunkiem 2000 kg pokonał ze średnią prędkością 241,9 km/h.

Protokoły z tej serii rekordów nie mogły być wysłane do FAI w celu rejestracji, gdyż w Europie zachodniej toczyła się wojna i FAI nie pracowała. Oficjalnie zostały one zatwierdzone dopiero po wojnie.

OPIS KONSTRUKCJI

Całkowicie metalowa, wolnonośna czterosilnikowa amfibia dużego zasięgu w układzie górnopłata.

Skrzydła — prostokątne trapezowe z zaokrąglonymi końcami, konstrukcji metalowej pokryte gładką blachą duralową, wyposażone w klapy typu krokodyl. Do płata w układzie spłaszczonej litery M (widok z przodu) zabudowano 4 silniki oraz pomocnicze pływaki stabilizujące. Lotki o dużej rozpiętości o zwiększonej powierzchni w wersji ANT-44 bis konstrukcji metalowej pokryte płótnem.

Kadłub — metalowy pokryty blachą, mieścił w przodzie oszkloną kopułę strzelca. Podobne stanowisko wyposażone w karabin maszynowy Szkas kal. 7,62 mm znajdowało się na końcu kadłuba pod usterzeniem. Kabina pilotów, oszklona, zakryta znajdowała się w przedniej górnej części kadłuba. Drzwi wejściowe umieszczone były na prawej stronie kadłuba za krawędzią spływu skrzydła.

Usterzenie — konstrukcji metalowej. Stateczniki pokryte blachą, stery płótnem, wyposażone w trymery. Usterzenie między sobą i kadłubem usztywnione cięgnami z obu stron.

Podwozie — Do lądowania na lotniskach lądowych służyło podwozie kołowe umieszczone pod skrzydłami po obu stronach kadłuba. Golenie podwozia z amortyzatorami składane było za pomocą instalacji hydraulicznej w ten sposób, że koła znajdowały się nad linią wody w czasie wodowania. W tylnej części kadłuba zamocowane było stałe kółko ogonowe (nie składane).

Nie ma informacji o przeprowadzeniu prób z nartami, nie wiadomo też czy były zastosowane, ale były przewidziane, co pokazane zostało na rysunku.

Napęd — do napędu zastosowano 4 silniki Gnome-Rhone 14KRSD (M-85) 14-cylindrowe w układzie podwójnej gwiazdy, chłodzone powietrzem, o mocy 595 kW (810 KM).

ANT-44 bis wyposażony był w 4 silniki M-87 o mocy 698 kW (950 KM). Śmigła metalowe, trzyłopatowe o zmiennym skoku W/Sz-3.

Malowanie — powierzchnie górne i boczne w kolorze naturalnego aluminium. Powierzchnie dolne bladoniebieskie. Na górnej i dolnej powierzchni skrzydeł oraz z obu stron kadłuba czerwone gwiazdy.

Dane techniczne

rozpiętość — 36 450 mm
długość — 25 000 mm
wysokość — 8000 mm
powierzchnia nośna — 144,7 m²
masa własna — 12 000 kg
masa w locie normalna — 18 500 kg
masa w locie maksymalna — 21 500 kg
prędkość maksymalna — 355 km/h
pułap — 6 500 m
zasięg — 4500 km

ZBIGNIEW LUBANC

UWAGA RADIOMODELARZE!

Od szeregu lat czynione były starania w sprawie przydzielenia dla zdalnego sterowania modeli lotniczych, kosmicznych, kołowych i wodnych powszechnie używanych na całym świecie częstotliwości radiowych.

Dotychczas, jak wiadomo, dopuszczone były w kraju dla modelarstwa częstotliwości rzadko już na świecie stosowane 27,12 MHz oraz 32,25; 32,3 i 32,35 MHz.

Z dużym zadowoleniem informujemy wszystkich zainteresowanych modelarzy, że na wniosek Aeroklubu PRL Ministerstwo Transportu, Żeglugi i Łączności przydzieliło zgodnie z pismem Nr TŁC-5313/426/88 z dnia 13 września 1988 roku dla zdalnego sterowania modeli następujące zakresy częstotliwości:

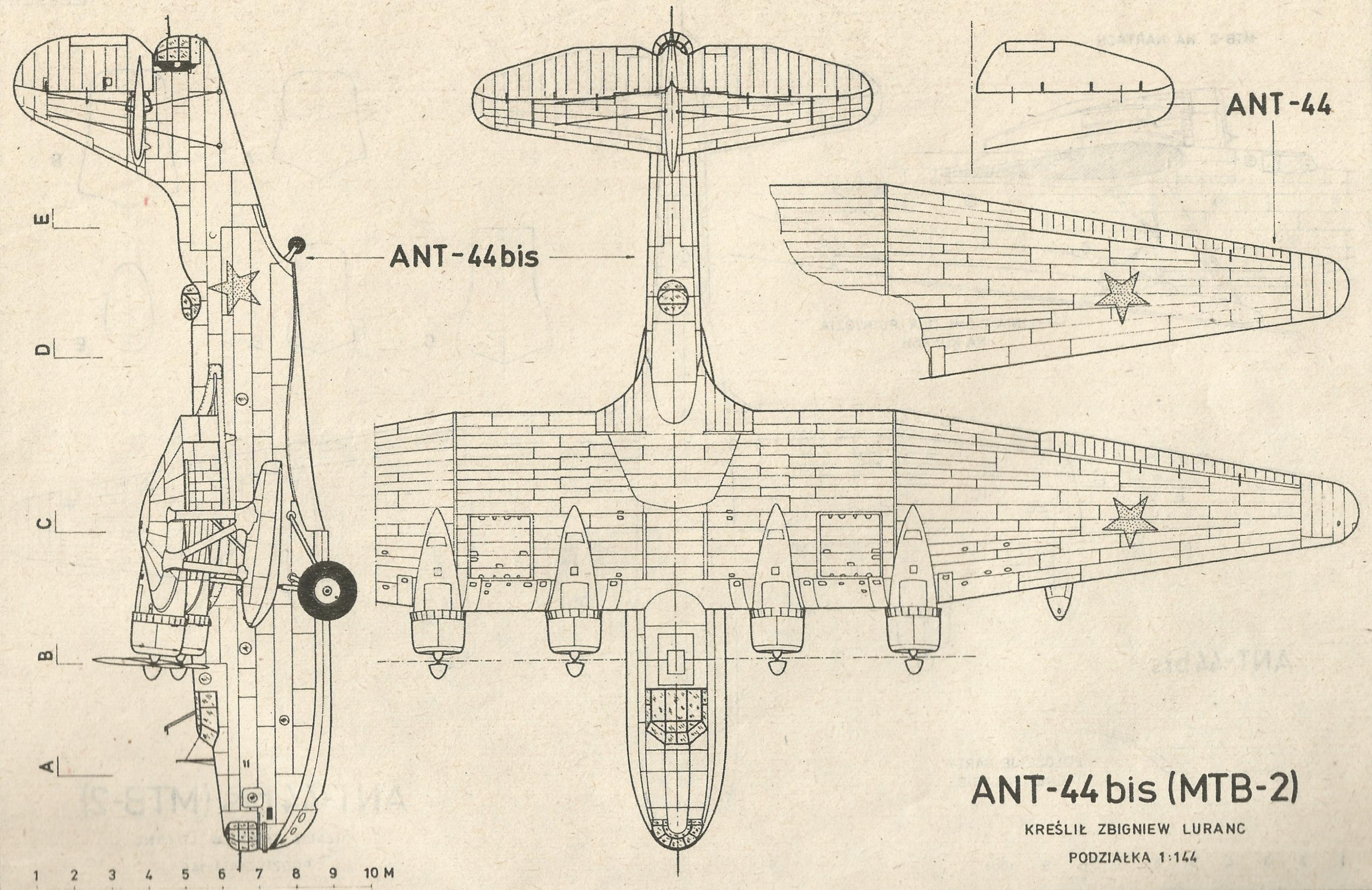
— 35 MHz (35,010; 35,020; 35,030 ... 35,200 MHz — łącznie 20 kanałów z mocą urządzenia do 2 W i emisjami F1D i F3D,
— 40 MHz (40,665; 40,675; 40,685; 40,695 MHz — łącznie 4 kanały) z mocą do 2 W i emisjami F1D i F3D,
— 27,12 MHz (zgodnie z dotychczasowym przydziałem).

Jednocześnie Ministerstwo Transportu, Żeglugi i Łączności anulowało przydział częstotliwości 32 MHz.

Sądzimy, że rozwiązane zostały kłopoty modelarzy, organizatorów zawodów i handlowców.

P. WŁODARCZYK
Fot. Z. Janecki

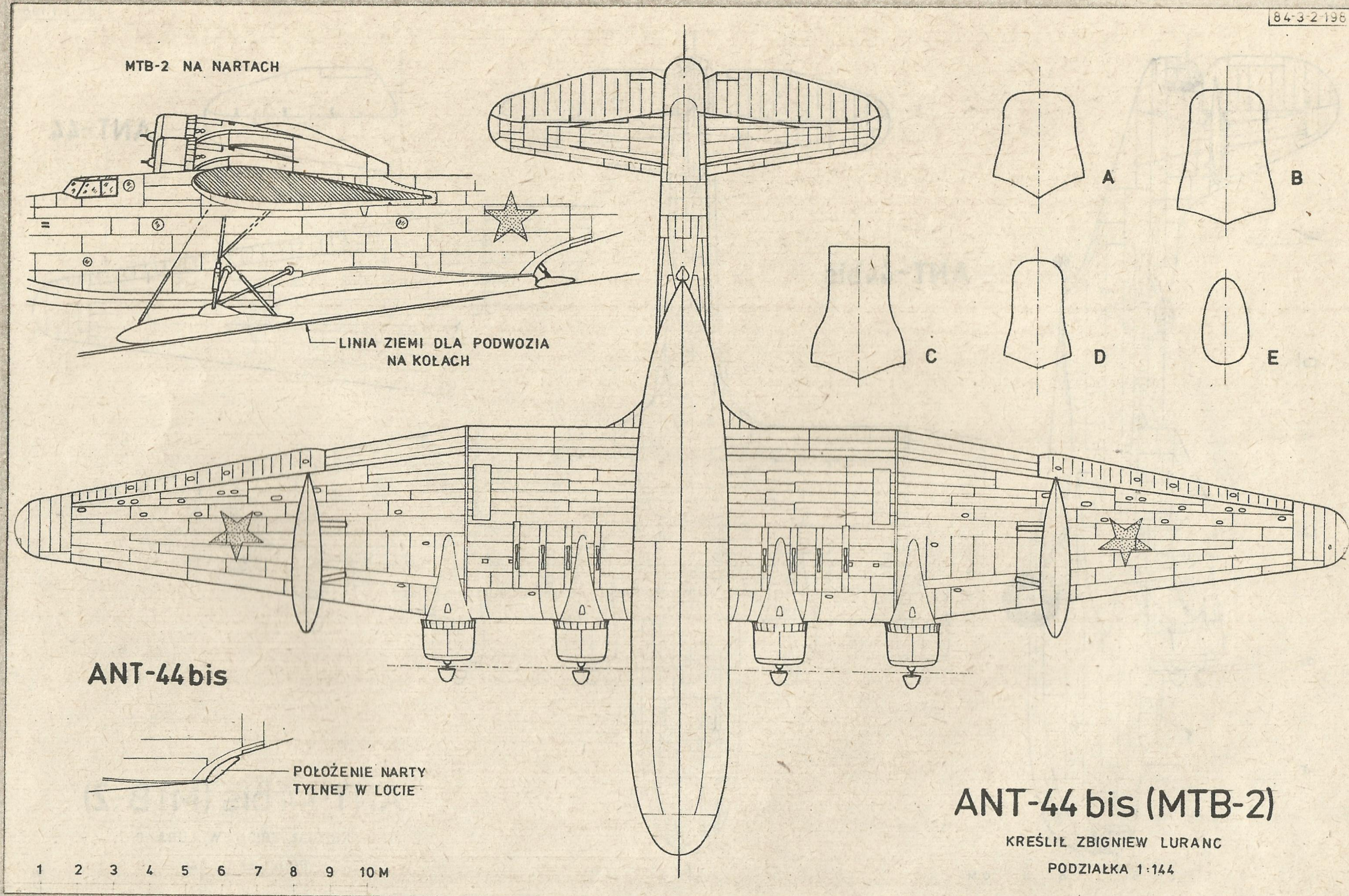


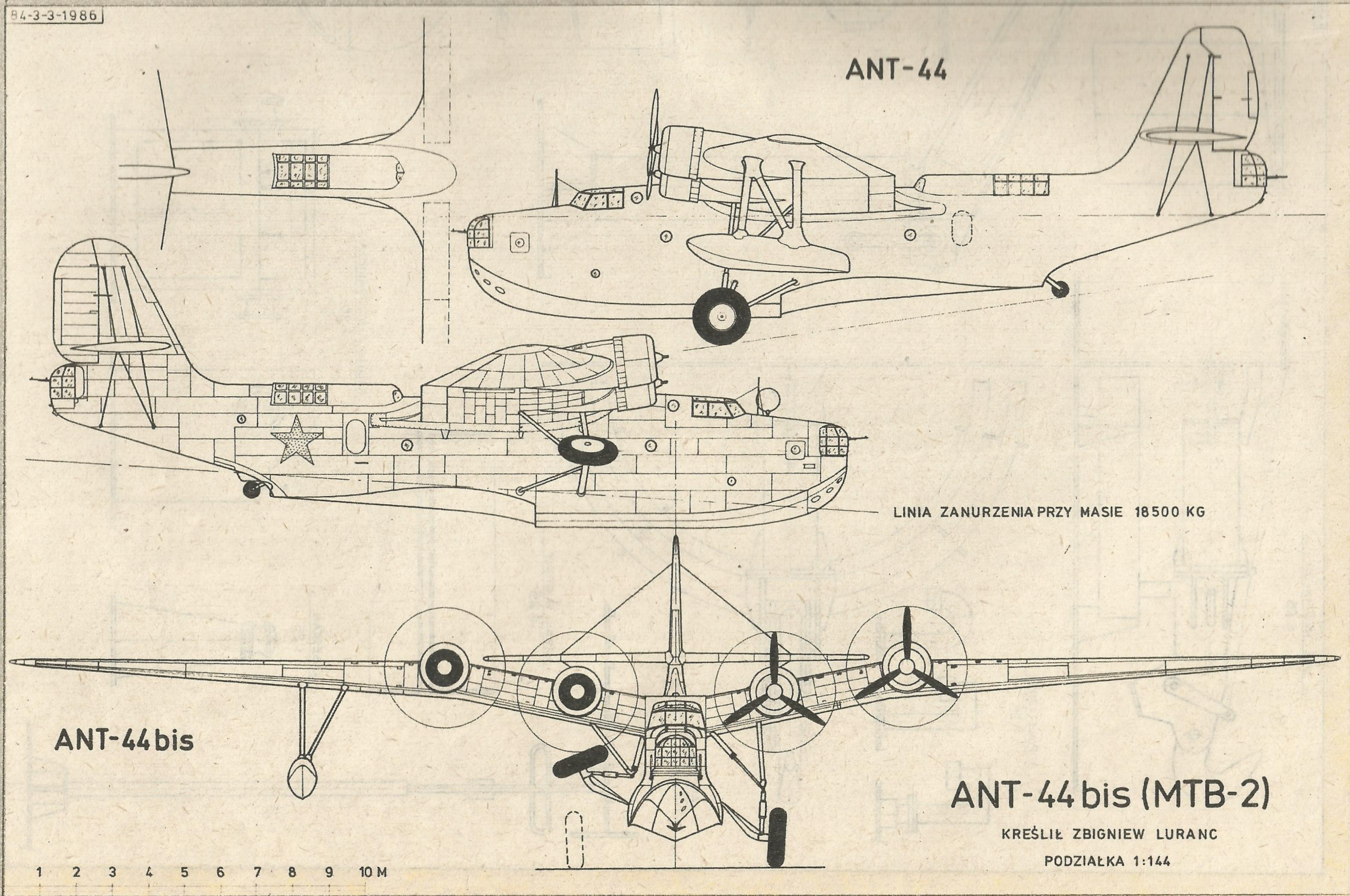


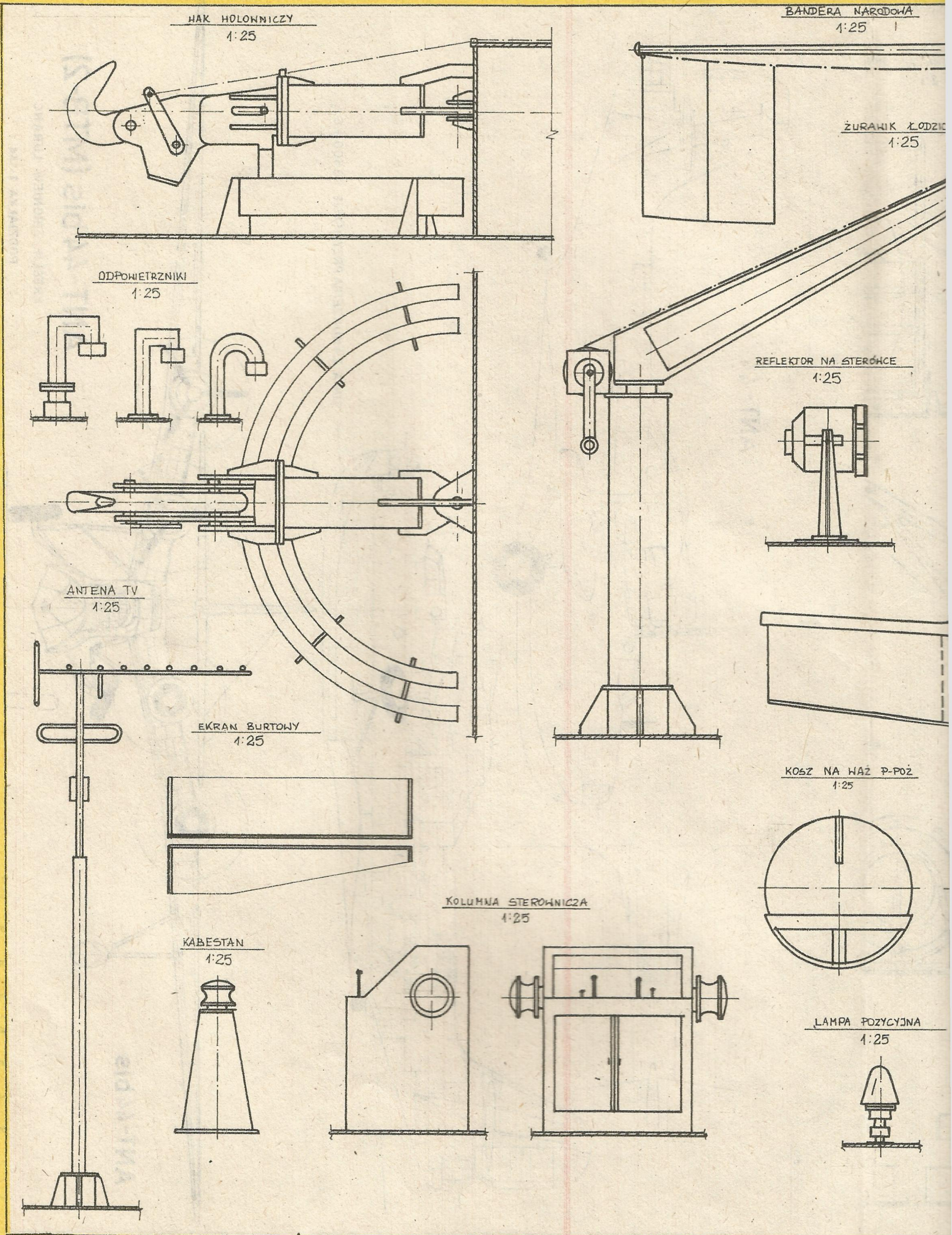
ANT-44 bis (MTB-2)

KREŚLIŁ ZBIGNIEW LURANC

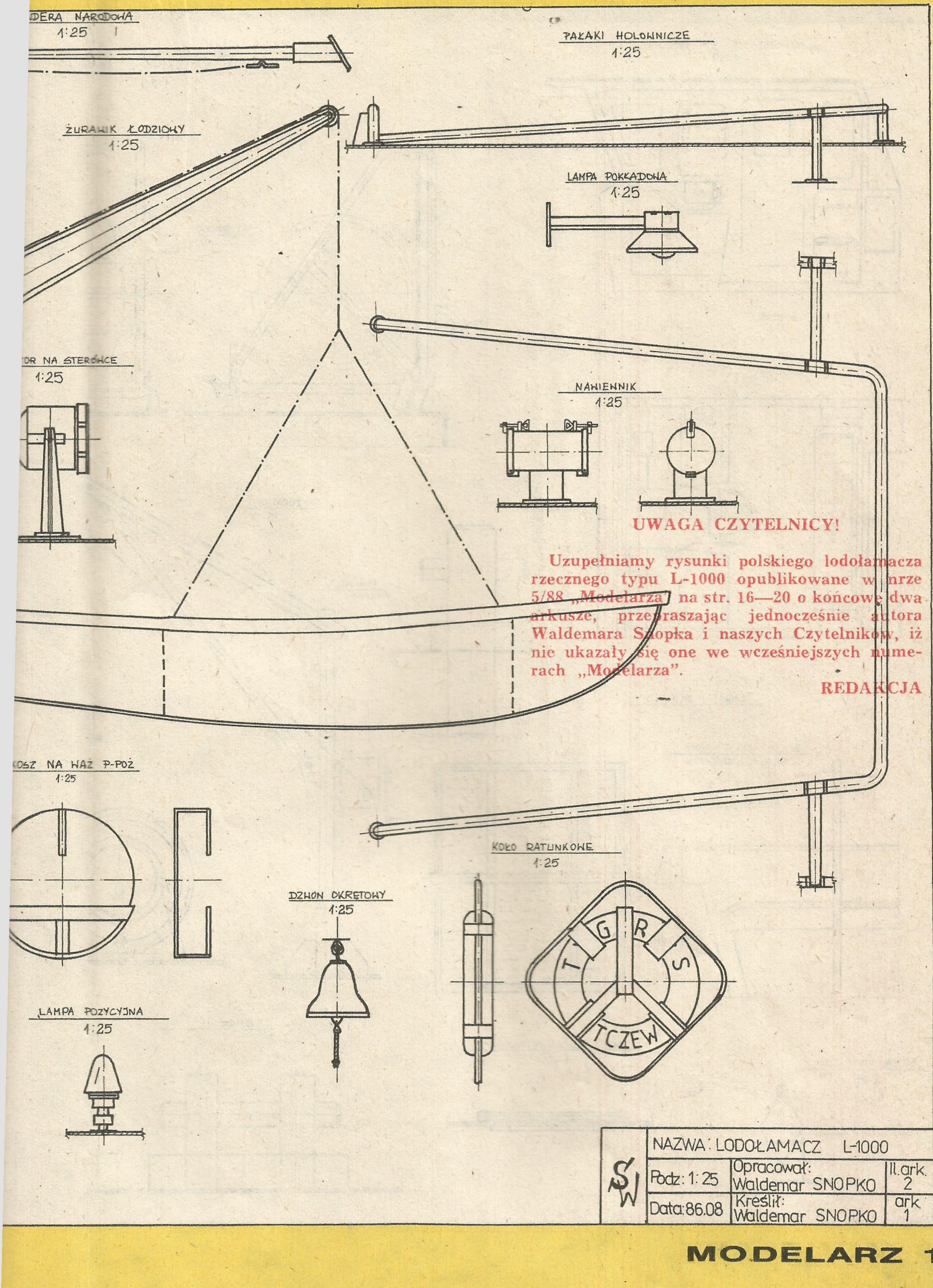
PODZIAŁKA 1:144


84-3-2-1986
MTB-2 NA NARTACH
LINIA ZIEMI DLA PODWOZIA NA KOŁACH
A
B
C
D
E
ANT-44bis
POŁOŻENIE NARTY TYLNEJ W LOCIE
ANT-44 bis (MTB-2)
KREŚLIŁ ZBIGNIEW LURANC
PODZIAŁKA 1:144
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 M


84-3-3-1986
ANT-44
LINIA ZANURZENIA PRZY MASIE 18500 KG
ANT-44bis
ANT-44 bis (MTB-2)
KREŚLIŁ ZBIGNIEW LURANC
PODZIAŁKA 1:144
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 M



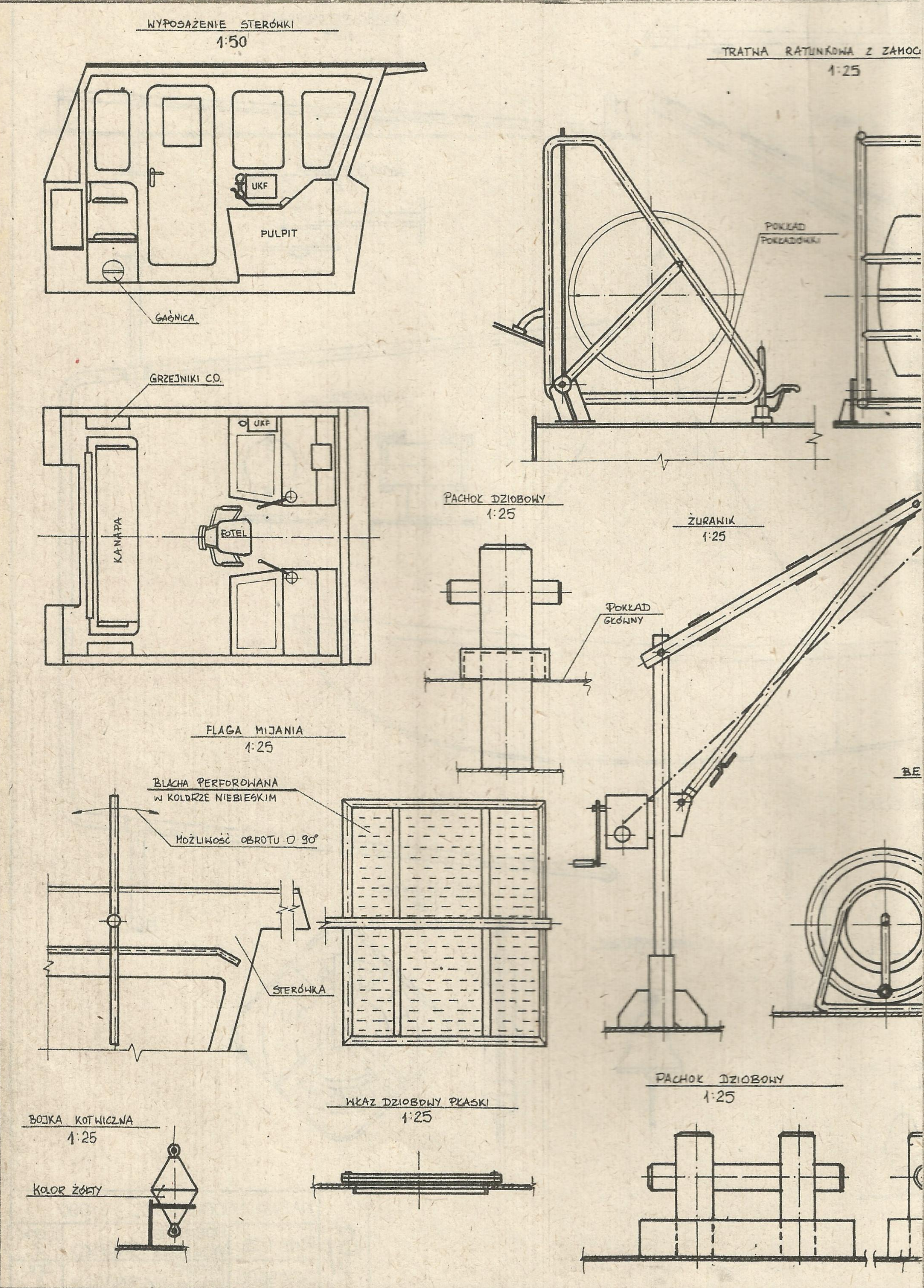
HAK HOLOWNICZY
1:25
BANDERA NARODOWA
1:25
ŻURAWIK ŁODZIO
1:25
ODPOWIETRZNIKI
1:25
REFLEKTOR NA STERÓWCE
1:25
ANTENA TV
1:25
EKRAN BURTOWY
1:25
KOSZ NA WĄŻ P-POŻ
1:25
KOLUMNA STEROWNICZA
1:25
KABESTAN
1:25
LAMPA POZYCYJNA
1:25

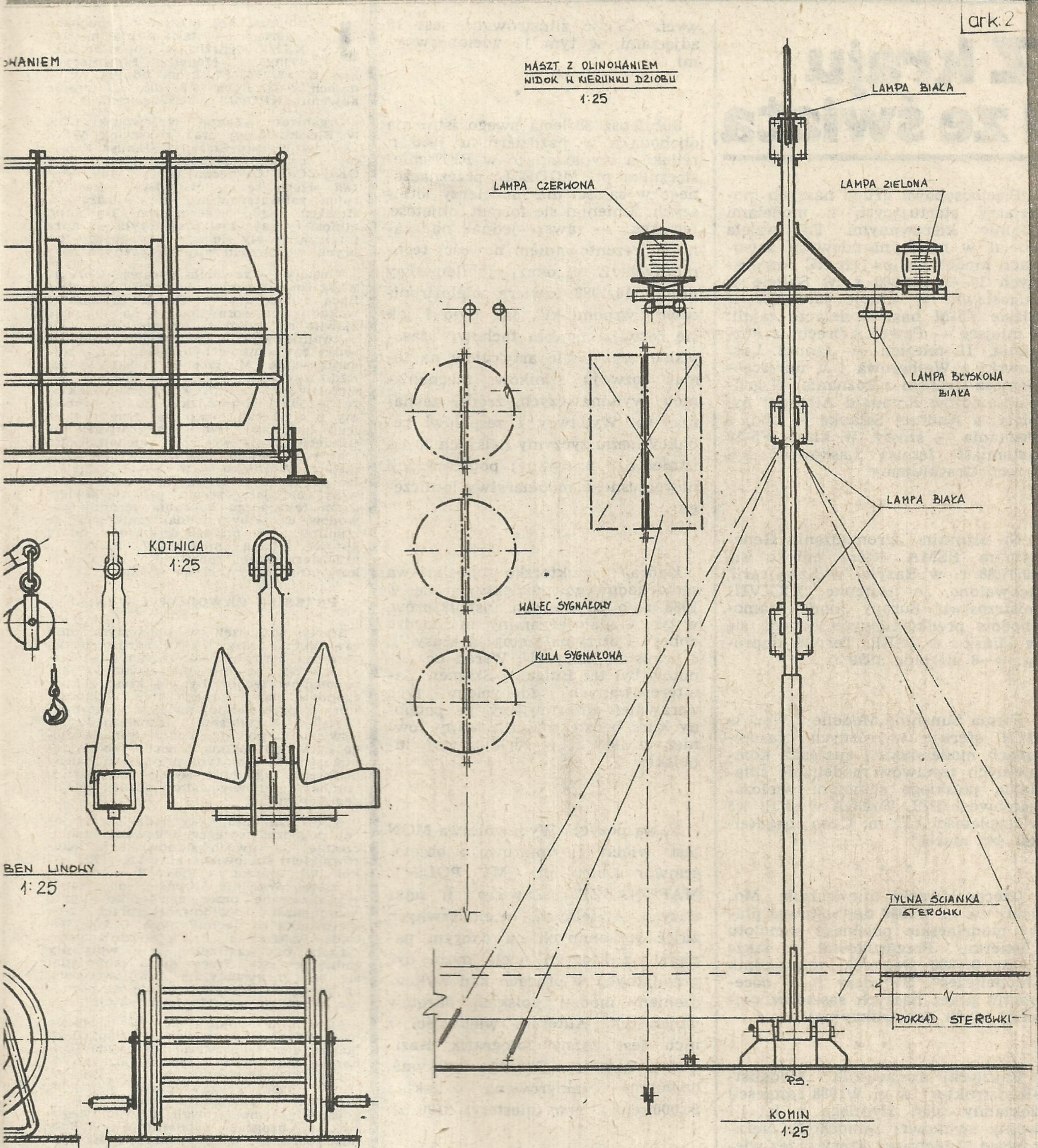


UWAGA CZYTELNICY!

Uzupełniamy rysunki polskiego lodołamacza rzecznego typu L-1000 opublikowane w nrze 5/88 „Modelarza" na str. 16—20 o końcowe dwa arkusze, przepraszając jednocześnie autora Waldemara Snopka i naszych Czytelników, iż nie ukazały się one we wcześniejszych numerach „Modelarza".

REDAKCJA


WYPOSAŻENIE STERÓWKI
1:50
UKF
PULPIT
GAŚNICA
GRZEJNIKI C.O.
KANAPA
FOTEL
TRATWA RATUNKOWA Z ZAMOC
1:25
POKŁAD
POKŁADÓWKI
PACHOŁ DZIOBOWY
1:25
ŻURAWIK
1:25
POKŁAD
GŁÓWNY
FLAGA MIJANIA
1:25
BLACHA PERFOROWANA
W KOLORZE NIEBIESKIM
MOŻLIWOŚĆ OBROTU O 90°
STERÓWKA
BE
PACHOŁ DZIOBOWY
1:25
WŁAZ DZIOBOWY PŁASKI
1:25
BOJKA KOTWICZNA
1:25
KOLOR ŻÓŁTY


ark. 2
...WANIEM
MASZT Z OLINOWANIEM
WIDOK W KIERUNKU DZIOBU
1:25
LAMPA BIAŁA
LAMPA CZERWONA
LAMPA ZIELONA
LAMPA BŁYSKOWA
BIAŁA
LAMPA BIAŁA
KOTWICA
1:25
WALEC SYGNAŁOWY
KULA SYGNAŁOWA
...BEN LINOWY
1:25
TYLNA ŚCIANKA
STERÓWKI
POKŁAD STERÓWKI
KOMIN
1:25
POKŁADÓWKA
POKRYWA MAGAZYNKU
1:25

Z kraju i ze świata

Pięcioosobowa grupa naszych modelarzy startujących z modelami zdalnie kierowanymi F5 wzięła udział w międzynarodowych zawodach modeli żaglowych RC rozegranych 17—19.09.1988 r. w Splicie w Jugosławii. W grupie juniorów w klasie F5-M nasi modelarze zajęli: I miejsce — Paweł Albrecht z Poznania, II miejsce — Janusz Laskowski z Wejherowa i V miejsce— Tomasz Groński z Poznania. W grupie seniorów Romuald Albrecht był piąty, a Andrzej Szłapka — obaj z Poznania — szósty. W klasie F5-10 natomiast Janusz Laskowski był trzeci. Gratulujemy.

* * *

Na ostatnim Zgromadzeniu Generalnym FEMA, które odbyło się 29.07.88 r. w Bazylei w Szwajcarii, uchwalono, że następne, XXXVIII mistrzostwa Europy modeli samochodów prędkościowych odbędą się w Mińsku w ZSRR. Termin imprezy: 5—6 sierpnia 1989 r.

* * *

Firma Sunshine Modelle z Werl w RFN oferuje w różnych czasopismach modelarskich sprzedaż kompletnych zestawów modelu do składania polskiego samolotu wielozadaniowego PZL WILGA w skali 1:5 o rozpiętości 2,22 m. Cena: bagatelka, 445 marek!

* * *

Czechosłowacki miesięcznik „Modelař" w nr 4/1988 opublikował plany modelarskie polskiego samolotu „Iskierka". Przedrukował je także w nr 8/1988 węgierski miesięcznik „Modellezes". Świadczy to o docenianiu przez naszych sąsiadów polskiej myśli konstrukcyjnej.

* * *

Radziecki miesięcznik „Modelist-Konstruktor" w nr 9/1988 zamieścił dokładny plan słynnego z lat II wojny światowej samochodu ciężarowego Studebaker, który przez wiele lat po wojnie był używany również w Polsce, tak w wojsku jak i gospodarce narodowej. Dobre plany zachęcają do budowy tego interesującego pojazdu. Stąd nasza informacja.

* * *

Również dwumiesięcznik „Zrób sam" zamieszcza co pewien czas materiały przeznaczone dla modelarzy. Ostatnio, w nr 4/1988, w obszernym artykule pt. „Modele kolejowe", przedstawiono klasy i podklasy modeli kolejowych według MOROP oraz działalność Krakowskiego Klubu Modelarzy Kolejowych. Całość zilustrowana jest 15 zdjęciami, w tym 10 wielobarwnymi.

* * *

Jubileusz 30-lecia swego istnienia obchodziła w październiku 1988 r. redakcja wydawanego w RFN miesięcznika pt. MODELL, przeznaczonego w całości dla modelarzy lotniczych. Zmieniał się format, objętość, tematyka — zawsze jednak nadążano z prezentowaniem nowości technicznych. Z tej okazji jubileuszowy numer 10/1988 zawiera wielostronicowe „wspominki", jak było i jak się rozwijał poziom fachowy czasopisma oraz wiele artykułów na temat rozwoju silników, mechanizmów wykonawczych, źródeł zasilania itp. Wydawcy i zespołowi redakcyjnemu życzymy dalszych 30 lat istnienia i pomyślnej popularyzacji nowoczesnego modelarstwa lotniczego.

* * *

Kadra instruktorska modelarstwa samochodowego powiększyła się w 1988 r. o 23 nowych instruktorów, w tym 4 zdało egzaminy na „bardzo dobry" i otrzymało stopień klasy II, a pozostali klasy III. Wśród uczestników był też Bułgar z Szumen. Zainteresowanych zdobyciem tych uprawnień informujemy, że podobny kurs będzie zorganizowany również w 1989 r. w Firleju, woj. lubelskie.

* * *

Nową pozycją Wydawnictwa MON jest wielki (wymiarowo i objętościowo) album pt. „MY POLSCY MARYNARZE". Zawiera on setki dużych, czytelnych, wielobarwnych zdjęć wykonanych na dobrym papierze, z których wiele może być przydatnych w pracach nad wykończeniem modeli polskich okrętów wojennych. Autorem większości z nich jest znany fotografik Kazimierz Gawron. Okładka sztywna, obwoluta lakierowana, nakład 20 000 egz. Cena (niestety) 3100 zł.

* * *

Pragniemy poinformować czytelników seryjnego wydawnictwa MON „Typy broni i uzbrojenia", że ostatnio ukazały się numery z następującymi materiałami: nr 120 — bagnet wzór 29, nr 121 — samolot IŁ-18, nr 122 — samolot „Corsair".

W numerach przygotowywanych do druku będą zamieszczone: w nrze 123 — armata kalibru 75 mm, w nrze 124 — śmigłowiec MI-6, i w nrze 125 — samolot DOUGLAS C-47.

Jubileusz bez mistrzów i pucharu „Morza" — tak można nazwać XXXV Mistrzostwa Polski Redukcyjnych Modeli Pływających klas E, F2, F6, F7, które odbyły się w dniach 29—31 lipca 1988 roku na terenie akwenu „KRUKI" w Oświęcimiu.

Organizator, Zarząd Wojewódzki LOK w Bielsku-Białej oraz kierownik WOM LOK w Bielsku-Białej — Janusz Faber, jak i członkowie modelarni nr 7 przy OKU-ZChO Oświęcim włożyli dużo starań, ażeby teren mistrzostw, akwen i rejon zakwaterowania nie budziły zastrzeżeń wśród uczestników. Do miłej atmosfery zawodów przyłączyła się aura i tak odbywały się one przy bardzo dobrych warunkach atmosferycznych.

Niestety — zawiodła sprawa dobrania właściwego terminu zawodów (przełom lipca i sierpnia — środek urlopów i wakacji), co sprawiło, że na imprezie zjawiło się tylko 45 uczestników na 78 zakwalifikowanych. Innym powodem absencji zawodników było jednoczesne zorganizowanie Mistrzostw Polski Modeli Redukcyjnych w Oświęcimiu i Mistrzostw Polski FSR w Zgierzu; niektóre ośrodki wojewódzkie miały problemy z wysłaniem ekip na dwie równoległe imprezy. Na mistrzostwach w Oświęcimiu nie wręczono pucharu „Morza" i tradycyjnej już nagrody im. Stanisława Woźniaka — w postaci lornetki. Do piszącego te słowa nie należy ocena winy, ale jako sędzia główny stwierdzam fakt złego dobrania terminu zawodów. Chciałbym jednak podkreślić, że pomimo tych przeszkód zawody miały oprawę godną mistrzostw Polski, a atmosfera walki sportowej była miła i korzystnie wpływała na wyniki.

PRZEBIEG ZAWODÓW I WYNIKI

Starty rozpoczęli w pierwszym dniu zawodnicy klasy EX z bardzo liczną obsadą. Kierownik stanowiska kol. Władysław Mańka nie miał trudności ani problemów technicznych i klasę zakończono w ciągu jednego dnia. Jednocześnie w przestronnej świetlicy internatu Ośrodka Kształcenia Ustawicznego w Oświęcimiu pod przewodnictwem sędziego głównego dokonano oceny modeli redukcyjnych. I w tym przypadku należy podkreślić zgodność sędziów w bardzo trudnej i odpowiedzialnej ocenie modeli redukcyjnych.

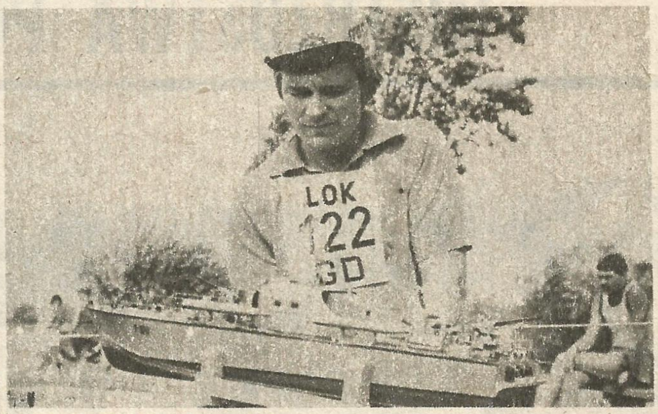
W drugim dniu, przy nadal sprzyjającej pogodzie, rozegrano zawody jednocześnie na dwóch stanowiskach. Kierownikiem stanowiska klas EK i EH był kol. Wł. Mańka, a klas F2 — piszący te słowa. Wszelkie drobne niedomagania sygnalizowane przez zawodników były natychmiast likwidowane przez z-cę kierownika ds. technicznych — kol. Witolda Pasternaka. Praca sędziów przebiegała bez zastrzeżeń, nie wpływały żadne protesty. Trzeci dzień zapowiadał się bardzo atrakcyjnie i widowiskowo, co pozwoliło licznym kibicom na poznanie niuansów pracy modelarskiej.

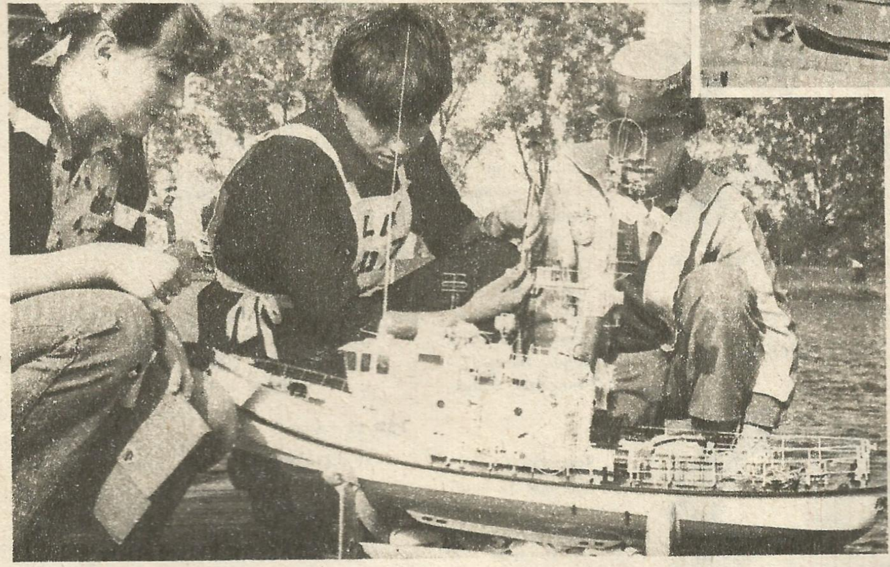
Atrakcyjne pokazy F6, F7 oceniane były przez kolegów sędziów: Władysława Mańkę, Leszka Mustera, Hieronima Drahajma, Stanisława Thena i Mariana Taborka. Obejrzeliśmy cztery pokazy, wśród których zawodnicy: Grzegorz Wolański i Grzegorz Czerniak z Bydgoszczy zademonstrowali nowy i bardzo ciekawy program. Dodatkową atrakcją mistrzostw był bieg pucharowy na trasie F2 ze zmienioną konfiguracją pływania w czasie 7 minut, modelami redukcyjnymi według zasad open. Puchar ufundował kierownik WOM LOK w Bielsku-Białej, a startowało 12 zawodników. Czas trwania biegów pucharowych pozwolił komisji sędziowskiej na spokojne zakończenie prac a organizatorom — na przygotowanie zakończenia mistrzostw, publiczność zaś zajęta była poznawaniem tajników pracy modelarskiej. Pomysł ze wszech miar godny upowszechnienia nie tylko na następnych mistrzostwach, a także zawodach strefowych.

ROZWAŻANIA KOŃCOWE

Porównując obecne mistrzostwa Polski z poprzednimi, stwierdza się, że pomimo dalszych prób wystąpienia modeli

XXXV MISTRZOSTWA POLSKI REDUKCYJNYCH MODELI PŁYWAJĄCYCH





ZDOBYWCY CZOŁOWYCH MIEJSC NA XXXV MISTRZOSTWACH POLSKI

Klasa EX — młodzik	Wyniki pkt.	Nazwa modelu
1. Marcin Brzozowski — Włocławek	66,6	
2. Rafał Izydorczyk — Wrocław	40,0	
EX — junior		
1. Dariusz Bawarski — Ciechanów	96,6	
2. Dariusz Serafinow — Wrocław	93,3	
3. Andrzej Gajewski — Włocławek	80,0	
EX — senior		
1. Jarosław Golat — Ciechanów	96,6	
2. Piotr Gołębiowski — Poznań	93,3 po dogrywce	
3. Dariusz Biranowski — Ciechanów	93,3 po dogrywce	
EH — junior	(ocena) wynik pkt.	
1. Grzegorz Jankowski — Poznań	(66,0) 122,6	„Marzenka"
2. Robert Żbikowski — Włocławek	(63,6) 86,9	Statek badawczy
3. Dariusz Gołębiowski — Włocławek	(65,0) 85,0	Statek badawczy
EH — senior		
1. Krzysztof Binkowski — Wrocław	(66,3) 119,6	„Amfora"
2. Roman Kazimierski — Wrocław	(78,0) 113,0	„Sobieski"
3. Zbigniew Fedyna — Jelenia Góra	(78,3) 101.6	„Koral"
EK — junior		
1. Andrzej Gajewski — Włocławek	(69,3) 132,6	„Wariag"
2. Mariusz Woś — Wrocław	(66,0) 116,0	Ścigacz okr. podw.
3. Dariusz Gołębiowski — Włocławek	(65,0) 95,0	Ścigacz okr. podw.
EK — senior		
1. Janusz Giętkowski — Włocławek	(74,3) 167,6	„Grenville"
2. Waldemar Snopko — Wrocław	(77,3) 163,9	„Burza"
3. Romuald Kapkowski — Białystok	(75,1) 101,7	Patrolowiec
F2-A — junior		
1. Jacek Romanowski — Szczecin	(82,3) 180,3	„Perkun"
2. Mariusz Bauer — Szczecin	(69,0) 163,0	Kuter patrolowy
3. Grzegorz Drosiński — Szczecin	(80,3) 155,3	Kuter torpedowy
F2-A — senior		
1. Stanisław Steinka — Gdańsk	(86,0) 181,0	„Brave Borderer"
F2-D — bez ograniczeń		
1. Stanisław Steinka — Gdańsk	(96,6) 192,6	„Halny"
2. Zbigniew Sokołowski — Szczecin	(92,1) 186,1	„Landtief"
3. Stefan Bartoszewski — Jelenia Góra	(88,3) 178,3	„Halny"
F2-C — bez ograniczeń		
1. Zbigniew Kacprzak — Włocławek	(68,6) 157,6	„Wariag"
2. Janusz Faber — Bielsko-Biała	(73,5) 147,5	„Pedro de Cristofaro"
F6 — bez ograniczeń		
1. Grzegorz Wolański Grzegorz Czerniak — Bydgoszcz	medal srebrny 83 pkt.	walka celników z przemytnikami
2. Mariusz Woś Roman Kazimierski — Wrocław	medal brązowy 72,3 pkt.	walka ścigaczy z okr. podwodn.
F7 — bez ograniczeń		
1. Rudolf Rzepczyk — Opole	medal złoty 94,5 pkt.	platforma wiertnicza

Puchar kierownika WOM LOK w Bielsku-Białej zdobył Stanisław Steinka. Uczestniczyło 45 zawodników. Kierownik zawodów — Janusz Faber — Oświęcim. Sędzia główny — Mirosław Miarka — Łódź.

zbliżonych do „dyskusyjnych" w klasie EX, nie odegrały one czołowej roli w biegach. Okazuje się, że klasyczny kadłub oparty na kształcie patrolowca czy niszczyciela (jednostek o dużej dzielności morskiej) najlepiej spełnia swe zadania. „Siekiery" są bardzo czułe na wiatr i falę.

Natomiast wydaje się, że zasada trzykrotnego zdobywania złotego medalu tym samym modelem winna być nadal rozciągnięta na klasy E i F2.

Największym mankamentem XXXV Mistrzostw Polski była nieproporcjonalność w obsadzie klas. Klasy E, które w latach ubiegłych skazywano już na likwidację, w tym roku obsadzone były nawet po 10 i 11 zawodników, natomiast brakowało zawodników w klasach F2 (i to takich, co uzyskali limity). Na posiedzeniu sędziów głównych i kierowników WOM w ZG LOK w Warszawie w dniu 23 kwietnia 1988 roku zdecydowano, że do MP 88 zakwalifikowani będą zwycięzcy ze stref, mistrz Polski z ubiegłego roku oraz zawodnik z najlepszym wynikiem. Daje to minimum 5—6 zakwalifikowanych do mistrzostw, co zgodnie z regulaminem nawet przy absencji jednego zawodnika pozwoli przyznać tytuły. Natomiast w bieżącym roku wytypowano w klasie F2-B i F2-C po 4 zawodników, co już nie pozwoliło na przyznanie tytułów wicemistrzów kraju, a przy nieobecności, jaka się zdarzyła w Oświęcimiu, nawet tytułu MP, gdyż najlepiej wykonany model redukcyjny w Polsce przez kol. St. Steinkę otrzymał 96,6 pkt. Gdyby doliczyć 100 pkt. za pływanie, to i tak nie osiągnie limitu 199 pkt., jaki naznaczony jest na ten rok. Spójrzmy prawdzie w oczy i przyznajmy, że wyniki zarówno młodzieży, jak i doświadczonych zawodników są bardzo łatwo trwonione. Ta sprawa ciągnie się już od dłuższego czasu i należy ją zdecydowanie rozwiązać. Zawodnicy winni wiedzieć wcześniej, kto startuje, a nie dowiadywać się o tym w ostatniej chwili.

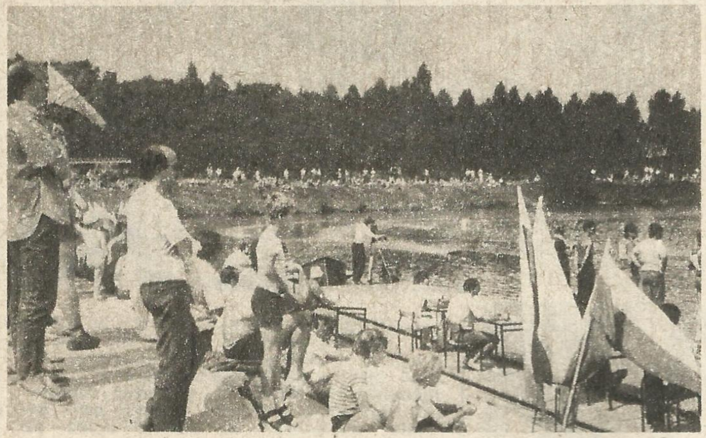
Zdarzało się, że przyjeżdżali zawodnicy, którzy osiągali minimum kwalifikacyjne (brali urlopy), a nie byli dopuszczani do zawodów. Należy również wprowadzić jesienne spotkania w ZG LOK, Centralnej Komisji Modelarskiej oraz sędziów głównych stref i mistrzostw Polski w celu omówienia nieścisłości regulaminowych.

Na zakończenie chciałbym stwierdzić, że modelarstwo traci na uroku, gdy na zawodach rangi MP brak jest zarówno przedstawicieli pism „Modelarza" i „Morza", jak i tradycyjnych już pucharów i nagród. A swoją drogą, co dzieje się z miesięcznikiem „Morze", który zgubił gdzieś tradycyjne rubryki i działy pomocne w pracy modelarskiej? Zapytywano też, czy nie należałoby reaktywować klasy F2-B juniorów, która — przy obecnej zmianie długości modeli — na nowo zaznacza się większą liczbą startujących zawodników?

Takie to między innymi poruszano sprawy w kuluarach XXXV Mistrzostw Polski Redukcyjnych Modeli Pływających w Oświęcimiu w trosce o wysoki poziom polskiego modelarstwa. Do tych głosów przyłącza się niżej podpisany.

MIROSŁAW MIARKA

MISTRZOSTWA POLSKI KLAS FSR



Ogólny widok akwenu w Zgierzu, na którym odbywały się zawody w klasach FSR.

Na pierwszym planie Stanisław Górka i Jan Jezierski startujący w klasie FSR-15.





Zdobywcy czołowych miejsc w 35 mistrzostwach Polski modeli pływających klas FSR odbytych 29—31.07.1988 r. w Zgierzu

			Ilość okrążeń
	FSR-3,5 Junior		
1.	Andrzej Sewerniak	WR-239 MDK Wrocław	52
2.	Artur Nagły	WB-21 SM Ząbkowice	49
3.	Piotr Górniak	WA-468 SM Gocław-Lotnisko	47
4.	Krzysztof Lisiak	BK-342 SM Zachęta	42
5.	Aleksander Nikopulos	EL-218 OKGiM Tolkmicko	39
	FSR-3,5 Senior		
1.	Ryszard Dziergwa	WR-431 SM Piast	62
2.	Adam Sewerniak	WR-86 MDK Wrocław	60
3.	Maciej Szymański	WR-77 MDK Wrocław	50
4.	Henryk Rurański	KA-1124 RSM Pulsar	45
5.	Tomasz Luliński	GD-501 Puck-Promyk	39
	FSR-6,5 Łącznie		
1.	Andrzej Suwalski	GD-149 SM Morena-Delfin	61
2.	Józef Monkiewicz	KA-1520 ZSG Knurów	59
3.	Czesław Dzierbicki	GD-106 SM Morena-Delfin	52
4.	Robert Sarzała	WA-278 WSM Rakowiec	44
5.	Franciszek Kałus	KA-1540 RSM Pulsar	43
	FSR-15 Łącznie		
1.	Stanisław Górka	WA-454 SM Gocław	42
2.	Bolesław Tułaczko	WR-976 MDK Wrocław	41
3.	Henryk Rurański	KA-1124 RSM Pulsar	30
4.	Józef Monkiewicz	KA-1520 ZSG Knurów	28
5.	Jan Jezierski	OS-133 OSM Ostrołęka	—

W tej klasie startowało 15 zawodników w biegach eleminacyjnych były lepsze wyniki niż w finale np.

Wiesław Kaczan	BP-4	zaliczył 45 okrążeń		
Jan Łukawski	EL-210	„ 42 „		
Marian Młynarczyk	WA-455	„ 41 „		+20 s

Punktacja pucharowa

1. Wrocław 285 pkt., 2. Warszawa 245 pkt., 3. Gdańsk 240 pkt., 4. Katowice 225 pkt., 5. Elbląg 115 pkt., 6. Poznań 105 pkt., 7. Biała Podl. 90 pkt., 8. Białystok 90 pkt., 9. Wałbrzych 85 pkt., 10. Słupsk 75 pkt., 11. Ostrołęka 65 pkt., 12. Łomża 50 pkt., 13. Łódź 45 pkt., 14. Koszalin 35 pkt., 15. Legnica 20 pkt., 16. Płock 20 pkt., 17. Piotrków Tryb. 15 pkt.



Bogdan Ludkowski przygotowuje model do startu.

Przygotowanie modelu do startu.

Fot. A. Lisiak

MISTRZOSTWA ŚWIATA ZDALNIE STEROWANYCH MODELI ŻAGLOWYCH

Berlin Zachodni—88



W dniach 19—28 sierpnia 1988 r. odbyły się w Berlinie Zachodnim mistrzostwa świata w klasach F5-M i F5-10. Po raz pierwszy startowali wspólnie modelarze zrzeszeni w związkach krajowych afiliowanych w obu międzynarodowych organizacjach modelarstwa pływającego, tj. IMYRU i NAVIGA. Były to zatem pierwsze rzeczywiste mistrzostwa świata, do tej pory bowiem każde ze stowarzyszeń przeprowadzało odrębne regaty tego szczebla. Wieloletnie rozmowy kompetentnych przedstawicieli obu stron doprowadziły do takiego ujednolicenia przepisów klasowych i regatowych, że można było przeprowadzić wspólną imprezę o światowy prymat. Do całkowitego zbliżenia — w zamiarze połączenia — obu stowarzyszeń jednak jeszcze daleko. IMYRU potraktowała berlińskie regaty jako oficjalne MS tylko w klasie F5-M, niemniej, jednak w F5-10 startowała spora grupa zawodników zrzeszonych w obu międzynarodowych organizacjach.

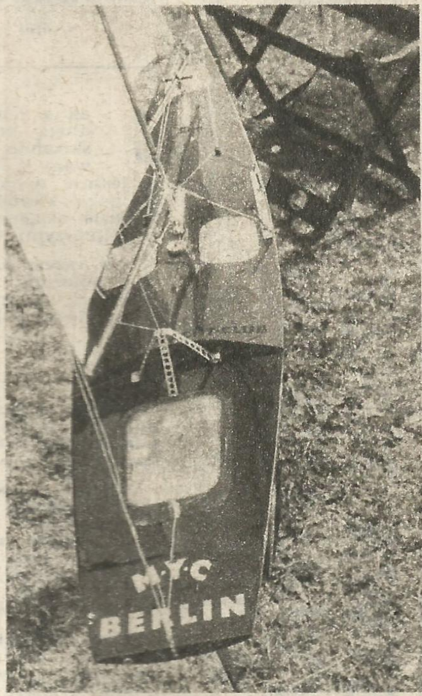
Organizatorem mistrzostw był Klub Modelarzy Jachtowych Berlina Zachodniego, przy poparciu Senatu Miasta i burmistrza dzielnicy Spandau. Wśród sponsorów znalazły się m.in. tak znane firmy jak berlińska filia Zakładów Elektrotechnicznych Siemens czy wytwórnie akcesoriów modelarskich „Robbe" i „Graupner". Ta ostatnia ufundowała wszystkie nagrody dla medalistów. Impreza została zorganizowana wyłącznie siłami społecznymi, w głównej mierze dzięki zaangażowaniu członków klubu. O jej rozmiarach świadczą następujące liczby: startowało 113 modeli, rozegrano 134 wyścigi, zawodnicy przybyli z 22 krajów, w tym tak odległych jak Japonia, Chiny, Nowa Zelandia, Brazylia i Stany Zjednoczone. Bardzo pracowite dni spędzili członkowie międzynarodowego jury, którzy przez ostatnie 8 dni rozpatrzyli ponad 50 pisemnych protestów — odwołań od decyzji komisji regatowej i orzekli 49 dyskwalifikacji. I jeszcze ciekawostka — życzenia pomyślnych wiatrów i bezdeszczowej aury nadesłał uczestnikom Duńczyk Paul Elvstroem, już za życia legenda sportu żeglarskiego na świecie.

KLASA F5-M

Bez echa przeszły zmagania juniorów, których wystartowało zaledwie 12 z 8 krajów. Po 10 wyścigach wygrał zdecydowanie Anglik Peter Stollery. Podobnie następne miejsca medalowe zajęli brazylijscy bliźniacy Ian i Dennis Astbury.

Wiele emocji dostarczyła natomiast walka seniorów. 64 uczestników z 22 krajów, podzielonych na 5 grup, w ciągu 5 dni odbyło 17 kolejek wyścigów. Przez dwa pierwsze dni obowiązywał system włoski, w pozostałych system eskadrowy, przy czym od tego momentu — zgodnie z instrukcją żeglugi — zawodnik, który został obłożony protestem albo nie wystartował czy wycofał się z wyścigu, był klasyfikowany na ostatnim miejscu całej stawki startujących i otrzymywał stosowną liczbę punktów (64) plus 1 punkt karny. Ostatecznie najsłabszy bieg każdego zawodnika był kreślony.

Już pierwsze wyścigi wykazały, że warunki żeglugi będą bardzo trudne. Wiatr słabiutki, od brzegu, zaburzony wysokimi drzewami i zabudowaniami. Krótka, martwa fala wywołuje rozkołysanie modeli. Jachty o bardzo wypłaszczonym dnie, w tym „foki" J.



Przybysza i G. Suwalskiego, na kursach pełnych wyraźnie pozostają z tyłu.

Po pierwszym dniu, w którym zdołano przeprowadzić 4 kolejki wyścigów, w czołowej piątce znalazło się aż trzech reprezentantów RFN. Nieoczekiwanie odległe miejsca zajmowali zawodnicy radzieccy i chińscy. Tych ostatnich usprawiedliwiał jednak fakt, iż żeglowali modelami wypożyczonymi przez gospodarzy, ich własne bowiem zawieruszyły się w drodze. Nasi bardzo daleko, najwyżej plasował się G. Suwalski — na 35 miejscu.

Pod koniec drugiego dnia, czyli po 8 kolejkach, czołową szóstkę tworzą dwaj reprezentanci RFN, dwaj zawodnicy francuscy, Anglik G. Bantock oraz Amerykanin T. Allen. G. Suwalski na 29 miejscu, J. Przybysz — na 44, J. Żeberski — 57.

W trzecim dniu walka wyraźnie się zaostrza, mnożą się dyskwalifikacje. Po 12 wyścigach, dzięki trzem zwycięstwom w grupie A, na czoło wysuwa się zdecydowanie reprezentant RFN Janusz Walicki. Zyskuje aż 25 punktów przewagi nad drugim Niemcem O. Boelterem. Mistrz świata NAVIGA z 1986 r., reprezentant ZSRR Igor Nalewski zajmuje 11 lokatę. Nasi na miejscach 33, 42, 60.

Po 16 wyścigach J. Walicki powiększa swoją przewagę do 43,7 pkt. Na drugie miejsce wysuwa się G. Bantock, na trzecie awansuje Amerykanin Jon Elmaleh, I. Nalewski z 11 na 6 pozycję. Pozycje Polaków, niestety, bez większych zmian.

Ostatnia, XVII kolejka wyścigów nie przynosi już przesunięć na czołowych pozycjach. Zawodnicy pierwszej trójki żeglują asekuracyjnie broniąc zajmowanych pozycji. Grzegorz Suwalski ląduje ostatecznie na 39 miejscu, Jerzy Przybysz na 42, zaś Józef Żeberski na 58. Łącznie sklasyfikowano 62 startujących. Z bardziej znanych naszym modelarzom zawodników — I. Nalewski uplasował się ostatecznie na 7 miejscu, najlepszy reprezentant NRD Oskar Heyer na 28 miejscu, przedstawiciele ZSRR Nikołaj i Witkor Nazarow oraz Waliery Bondarenko — odpowiednio na miejscach 23, 33 i 53.

KLASA F5-10

39 reprezentantów 15 krajów, w tym 7 juniorów, zostało podzielonych na 3 grupy. Rozegrano 13 kolejek wyścigów, wyłącznie systemem włoskim. Wiatr nieco silniejszy, dochodzący do 2—3 m/s, w miarę trwania konkurencji zmienił kierunek i zaczął wiać wzdłuż akwenu. Chińczycy od początku startują swoimi modelami.

Nasi zaczynają znacznie lepiej niż w klasie F5-M. W I wyścigu J. Żeberski zajmuje w swojej grupie 2 miejsce i awansuje do grupy A, w której pozostaje — dzięki 6 miejscu — G. Suwalski. J. Przybysz zajmuje 6 lokatę w grupie C i rozpoczyna II kolejkę z bagażem 4 punktów. Po II kolejce J. Żeberski utrzymuje się jeszcze w grupie A, ale w ogólnej klasyfikacji spada na 10 pozycję. W trzeciej kolejce G. Suwalski wygrywa grupę B i awansuje na 6 miejsce, J. Żeberski spada na 12 pozycję, J. Przybysz na 21. Po wyścigach, rozegranych w pierwszym dniu trwania konkurencji, zarysowuje się wyraźnie czołówka, którą tworzą trzej Chińczycy — Jun Ma, Jong Wang, Qian Zhao, reprezentant ZSRR Wiktor Nazarow, Amerykanin Jon Elmaleh i przedstawiciel RFN J. Walicki.

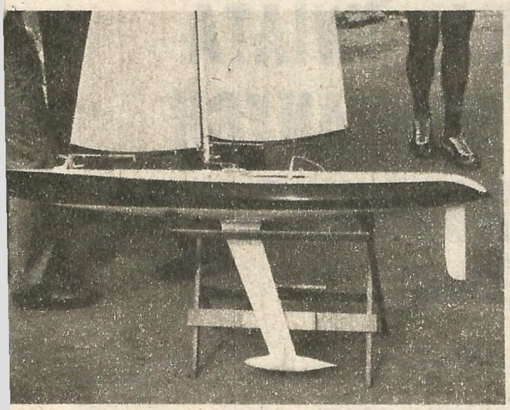
Kolejne 5 kolejek wyścigów, które odbyły się w następnym dniu, nie przynosi zmian w czołówce. Po VIII wyścigu na czoło wychodzi W. Nazarow. Po 10 kolejkach G. Suwalski zajmuje 11 miejsce, J. Żeberski już — niestety — na miejscu 21, tuż za nim J. Przybysz. Na placu boju pozostało już tylko 36 konkurentów.

Trzeci i ostatni dzień rozgrywania klasy przynosi tylko drobne zmiany w klasyfikacji. J. Walicki mozolnie odrabia straty, ostatecznie wyprzedza trzech Chińczyków i zajmuje II lokatę. Poprawia nieco swoją pozycję J. Przybysz, J. Żeberski spada na 25 miejsce w ogólnej klasyfikacji, wyprzedzony m.in. przez trzech juniorów.

W kategorii juniorów medale złoty i srebrny wywalczyli zawodnicy radzieccy I. Lutfullin i A. Zagorodnyj, medal brązowy zdobył reprezentant RFN B. Becker. Szkoda, że nie wystartował tu chociaż jeden Polak, szansę na wysoką lokatę miałby zupełnie realną.

PRÓBA OCENY

Zespół polski, z przyczyn, które na upartego można uznać za tzw. obiektywne, został zestawiony dość przypadkowo. Składał się jednak z zawodników bardzo doświadczonych, wielokrotnych medalistów mistrzostw kraju. Nie spo-



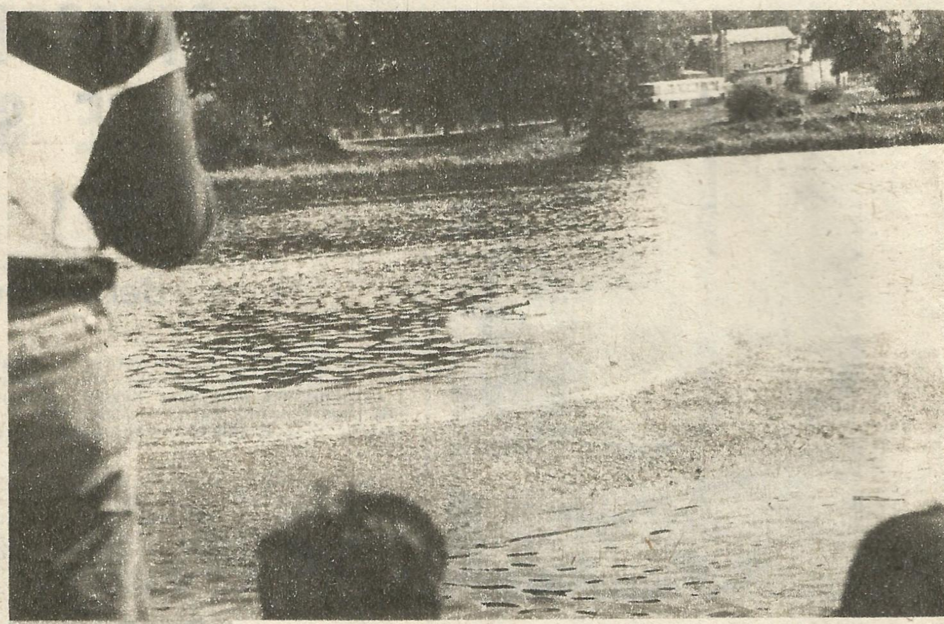
▶ MISTRZOSTWA ŚWIATA...

dziewaliśmy się medali, ale w skrytości ducha liczyliśmy na lokaty w pierwszej dwudziestce w F5-M i choćby jedno miejsce w dziesiątce w klasie F5-10. Co innego jednak zdobywać medale na arenie krajowej, co innego natomiast rywalizacja międzynarodowa. Gdy aktualny mistrz Polski zajmuje lokatę na końcu stawki startujących, demonstrując przy tym szkolne błędy żeglarskie, jest to po prostu kompromitacja.

Trzeba sobie szczerze powiedzieć, że ustępujemy światowej czołówce przede wszystkim umiejętnościami — jak najszerzej pojętymi. Skąd się to bierze? Odpowiedź na to pytanie nie będzie prosta. Moim zdaniem na dzielący nas dystans składa się cały splot przyczyn, leżących zarówno w sferze możliwości samych zawodników, jak i wykraczających poza nie. W dziedzinie zaopatrzenia w najnowsze materiały i akcesoria reprezentanci Polski nie odstawali wcale tak daleko, jak się to u nas powszechnie przyjmuje, czyniąc z tego rodzaj jedynego panaceum na lepsze wyniki. Dość powiedzieć, że połowa reprezentantów Chin, którzy generalnie należeli do ścisłej czołówki mistrzostw, nie dysponowała wcale węglowymi masztami, zaś wszyscy stosowali bardzo proste „patenty", jednak nadzwyczaj sprawnie działające. Nie dowierzaliśmy, gdy zawodnik nr 1 berlińskich mistrzostw J. Walicki oświadczył, że są to dla niego 26 (dwudzieste szóste) zawody w tym roku. Mogę dodać — w 1987 r. uczestniczył w 14 imprezach rankingowych tylko na terenie RFN. Dla naszych zawodników mistrzostwa świata były piątymi regatami w br. Każde regaty przecież uczą i kształtują określoną postawę, pod warunkiem oczywiście, że analizę udziału zaczynamy przede wszystkim od dostrzegania własnych błędów, następnie poprawiamy nad ich usuwaniem. Jest to najprostsza droga podniesienia poziomu o co najmniej kilka stopni. Traktując powyższą uwagę w szerszym aspekcie — stosowany u nas system eliminacji strefowych i mistrzostw kraju, które dla większości zawodników otwierają i zamykają sezon startów, nie doprowadzi nas na wyżyny.

Do charakterystyki modeli startujących w Berlinie i dostrzeżonych nowości rozwiązań technicznych powrócimy w następnym numerze.

K. DZIĘCIELSKI



Model z silnikiem Mokki 15 cm³

35 MISTRZOSTWA POLSKI MODELI PŁYWAJĄCYCH KLAS F1 i F3

Jak z powyższego tytułu widać zawody te mają już długą tradycję. Oczywiście początki były bardzo skromne, jako że i kategoria modeli zdalnie kierowanych, kiedy rozpoczynano ten rodzaj zawodów, była jeszcze w powijakach. W miarę dostępności aparatur do zdalnego kierowania stopniowo rozwijała się ta kategoria by dziś osiągnąć setki startujących i wyniki konkurujące z najlepszymi w Europie, a nawet i w świecie.

Tym razem na miejsce rozgrywania imprezy wybrano akwen położony na przedmieściu Opoczna. Zorganizowano je w końcu sierpnia, a więc już pod koniec wakacji, jako że są to klasy, w których w większości startuje młodzież szkolna.

PRZEBIEG MISTRZOSTW

Pogoda w zasadzie dopisała, choć przelotne deszcze i silny wiatr wywołujący duże sfalowanie wody nie były sprzymierzeńcami startujących. Modelarz musi być jednak przygotowany na wszystko.

Podczas zawodów każdy ma prawo do dwóch startów w różnym czasie, a więc szanse są wyrównane. Liczy się najlepszy wynik. Tym razem komisja sędziowska zarządziła, że każdy będzie mógł startować 3 razy, co niektórych startujących z modelami napędzanymi silnikami elektrycznymi, a więc zasilanymi z akumulatorów, niemile zaskoczyło, jako że decyzja ta nie została podana przed zawodami, lecz w czasie ich trwania.

Wśród młodzików, zgodnie z przewidywaniami, nie było rewelacji. Natomiast zadziwiały bardzo dobre wyniki juniorów, jako że nie ustępowali oni wiele seniorom. Dla przykładu: w klasie F1-V-3,5, zwyciężył Cezary Kobiałka z Warszawy wynikiem 17 sekund, a junior Andrzej Sewerniak z Wrocławia tę samą trasę pokonał w 18,4 s.

W F3-E tj. modeli z napędem elektrycznym junior Piotr Stolarek z Kędzierzyna-Koźla zaliczył 142,40 pkt., a senior Tomasz Loba z Poznania 143,72 pkt. Walka o prymat między tymi zawodnikami powtórzyła się i w klasie F-3V (z silnikami spalinowymi). Piotr Stolarek osiągnął wspaniały wynik 143,46 pkt., a Tomasz Loba 144,28 pkt. To cieszy, że rosną nowe zastępy wspaniałych zawodników, którzy już dorównują seniorom, a być może wkrótce przystąpią do ich detronizacji.

Patrząc jednak ze sportowego punktu widzenia cieszy fakt, że wyniki były dobre i co najważniejsze bardzo wyrównane, co świadczy o dobrym przygotowaniu zawodników. Np. w klasie F3-E różnica punktów między trzecim zawodnikiem, a pierwszym, w grupie juniorów wynosiła tylko 2,26 pkt. Wśród seniorów 2.08 pkt. w klasie F3-V, wśród juniorów różnica wynosiła tylko 0,93 pkt. a wśród seniorów 2.08.

Podobnie wyrównana była walka w klasie modeli prędkościowych F1-V15, gdzie zdobywca I miejsca Robert Sarzała z Warszawy uzyskał czas 14,6 s., drugi Krzysztof Mijas z Kielc 15,5 s. a trzeci Jan Jezierski z Ostrołęki 15,8 s.

Atmosfera zawodów była przyjemna, choć nie obyło się bez narzekań; na brak aktualnych przepisów, ich niewłaściwą interpretację, zmianę terminu mistrzostw, wymagania związane z wypełnianiem certyfikatów. Krytyka dotyczyła minimów dopuszczenia do mistrzostw w klasie F1-V6,5 i F1-V15.

Mistrzostwa zaszczycił swą obecnością na otwarciu dyrektor ZG LOK mgr Kazimierz Konarski. Sędzią głównym był jak zawsze niezawodny Włodzimierz Górajek z Łodzi, a całością sprawnie kierował mjr Marian Gumala.

JAN MARCZAK

Wyniki indywidualne

Klasa F3 st. młodzik

		Wynik	Punkty dla zespołu
1. Dariusz Szpak	MS Skotyszyn	130,40	100
2. Piotr Duda	KWE Bełchatów	126,60	85
3. Grzegorz Florek	ZDK Chemik Kędrzyn-Koźle	119,60	75

Startowało 4 zawodników

Klasa F3 st. junior

		Wynik	Punkty dla zespołu
1. Maciej Najder	Pałac Kultury	132,40	100
2. Piotr Lasota	Poznań ZDK Chemik	127,80	85
3. Andrzej Oleszkiewicz	MS Skołyszyn	121,00	75

Startowało 5 zawodników

Klasa F3 E junior

		Wynik	Punkty dla zespołu
1. Piotr Stolarek	ZDK Chemik	142,40	100
2. Leszek Martinus	Kędz. Koźle	141,40	85
3. Maciej Najder	Pałac Kultury Poznań	140,14	75

Startowało 11 zawodników

Klasa F3 R senior

		Wynik	Punkty dla zespołu
1. Tomasz Loba	Pałac Kultury Poznań	143,72	100
2. Jan Kusz	ZDK Chemik Kędz. Koźle	142,44	85
3. Roman Zięcina	MDK Tomaszów	141,64	75

Startowało 13 zawodników

Klasa F3 V junior

		Wynik	Punkty dla zespołu
1. Pietr Stolarek	ZDK Chemik	143,46	100
2. Mirosław Bartkowiak	Pałac Kultury Poznań	143,12	85
3. Maciej Najder	Pałac Kultury Poznań	142,52	75

Startowało 5 zawodników

Klasa F3 V senior

		Wynik	Punkty dla zespołu
1. Tomasz Loba	Pałac Kultury Poznań	144,28	100
2. Jan Kusz	ZDK Chemik Kędz. Koźle	143,60	85
3. Adam Napieraj	OKU Oświęcim	142,20	75

Startowało 4 zawodników

Klasa F1 El

		Wynik	Punkty dla zespołu
1. Dariusz Rawski	WKMSM Górczewska	18,5	100
2. Marek Smietanka	LOK ODK SABAT	28,0	85
3. Grzegorz Bater	MIK Rzeszów	33,4	75

Startowało 3 zawodników

Klasa F1 E

		Wynik	Punkty dla zespołu
1. Aleksander Rawski	WKM SM Górczewska	19,7	100
2. Marek Smietanka	LOK ODK SABAT	22,4	85
3. Witold Barycki	SM Piast	26,5	75

Startowało 5 zawodników

Klasa F1 V 2,5 st.

		Wynik	Punkty dla zespołu
1. Andrzej Sewerniak	MDK Wrocław	31,4	100
2. Sławomir Waszczuk	SM Zachota	37,9	85
3. Krzysztof Tomaszewski	ŁSM Łomża	—	—

Startowało 4 zawodników

Klasa F1 V 3,5 junior

		Wynik	Punkty dla zespołu
1. Andrzej Sewerniak	MDK Wrocław	18,4	100
2. Artur Nagły	SM Ząbkowice	18,9	85
3. Jacek Chorzewski	ZSG Knurów	19,2	75

Startowało 5 zawodników

Klasa F1 V 3,5 senior

		Wynik	Punkty dla zespołu
1. Cezary Kobiałka	SM Górczewska	17,0	100
2. Adam Sewerniak	MDK Wrocław	18,2	85
3. Sławomir Kobiałka	SM Górczewska	19,8	75

Startowało 3 zawodników

Klasa F1 V 3,5

		Wynik	Punkty dla zespołu
1. Ryszard Dziergwa	SM Piast II	14,7	100
2. Ryszard Bujnicki	HML Legnica	19,1	85
3. Adam Góraś	Pałac Kultury Poznań	19,4	75

Startowało 6 zawodników

Klasa F1 V 15

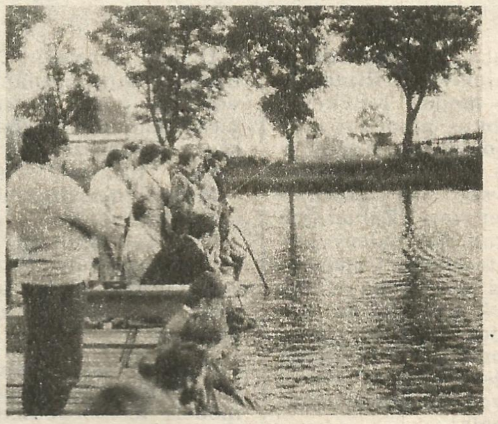
		Wynik	Punkty dla zespołu
1. Robert Sarzała	WRN Bukowiec	14,6	100
2. Krzysztof Mijas	OPK Sabat	15,5	85
3. Jan Jezierski	LOK Ostrołęka	15,8	75

Startowało [illegible] zawodników

Punktacja pucharowa

1. ZW LOK Warszawa — 300 pkt., 2. ZW LOK Poznań — 285 pkt., 3. ZW LOK Wrocław — 285 pkt., 4. ZW LOK Opole — 270 pkt., 5. ZW LOK Krosno — 245 pkt., 6. ZW LOK Kielce — 225 pkt., 7. ZW LOK Piotrków Tryb. — 225 pkt., 8. ZW LOK Białystok — 185 pkt., 9. ZW LOK Łódź — 175 pkt., 10. ZW LOK Katowice — 145 pkt., 11. ZW LOK Legnica — 140 pkt., 12. ZW LOK Ostrołęka — 140 pkt., 13. ZW LOK Koszalin — 100 pkt., 14. ZW LOK Wałbrzych — 85 pkt., 15. ZW LOK Rzeszów — 75 pkt., 16. ZW LOK Bielsko-Biała — 75 pkt., 17. ZW LOK Łomża — 50 pkt., 18. ZW LOK Gdańsk — 50 pkt., 19. ZW LOK Zamość — 35 pkt. Sklasyfikowano 19 województw.





Mistrz i rekordzista Polski kl. F1V 6,5 — Ryszard Dziergwa.

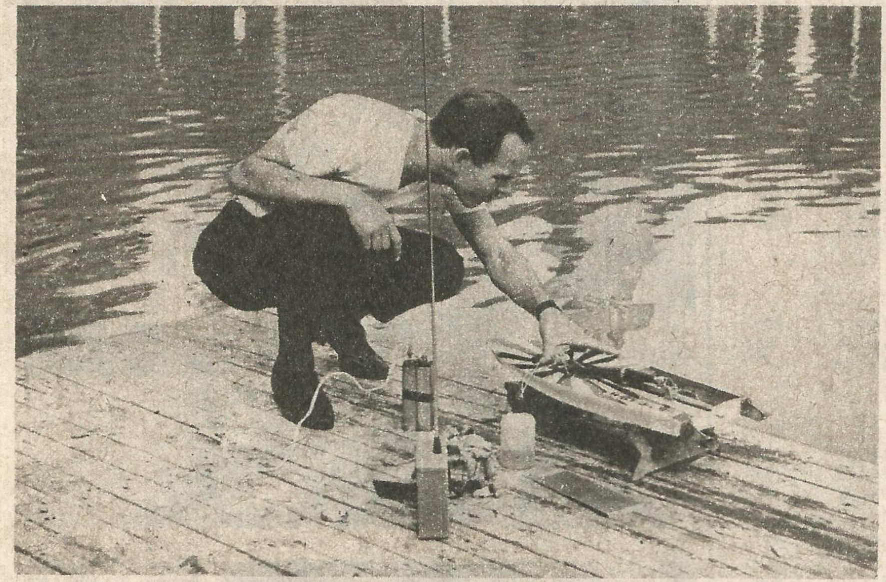
Andrzej Sewerniak MP w klasach V-2,5 i V-3,5



11-letni Krzysztof Lisiak z Białegostoku startuje w kl. F1 V 3,5

Fot. A. Lisiak

STATECZNOŚĆ I STEROWNOŚĆ MODELU F3



Modele pływające umownie dzielimy na wypornościowe i ślizgacze. Pierwsze, to duże modele redukcyjne, drugie — szybkie, manewrowe i do wyścigu zespołowego. Każdy z tych modeli musi być zarówno stateczny kierunkowo, jak również zwrotny, czyli sterowny. Zabierając się do budowy kadłuba należy pamiętać o jego stateczności i sterowności. Bezpośredni wpływ na te cechy mają: stosunek długości do szerokości kadłuba, jego kształt, głębokość zanurzenia oraz rozmieszczenie wyposażenia modelu. Wpływ czynników zewnętrznych na nowoczesne modele jest niewielki.

W chwili obecnej na zawodach spotykamy wiele rodzajów i typów kadłubów modeli klasy F3. Zawodnicy z modelarni nie mających tradycji w tej dziedzinie stosują stare konstrukcje z lat 60, dostępne w publikacjach „Modelarza". Większość zawodników, biorących udział w mistrzostwach Polski, używa kadłubów Węgra Józefa Abrahama, które zmodyfikował i rozpropagował Jerzy Janicki z Kędzierzyna, zdobywając tą konstrukcją wiele tytułów.

Drugą spotykaną konstrukcją są modele ekipy poznańskiej, oparte na wzorcach bułgarsko-czechosłowackich. Kadłuby zachodnich firm do klasy F3 raczej się nie nadają, z uwagi na małą sterowność. Po ostatnich osiągnięciach zawodników chińskich na mistrzostwach świata wielu zawodników zaczyna kopiować ich modele. Różnice w kształtach oraz przekrojach poszczególnych kadłubów pokazano na rysunku nr 1.

Pomimo widocznych różnic konstrukcyjnych pomiędzy kadłubami, modele te na wodzie zachowują się bardzo podobnie. Są sterowne na różnych szybkościach, wykonują jednakowe zakręty o bardzo małych promieniach. Jest to istotne, gdy chcemy liczyć na dobry wynik. Dobre wyważenie, zastosowanie odpowiednio dobranego silnika, śruby i steru, poparte solidnym treningiem, pozwoli walczyć każdemu zawodnikowi o miejsce na podium. Zasadniczy błąd młodych zawodników to zmiana typu kadłuba przy pierwszym niepowodzeniu. Praktycznie nie ma złych kadłubów, mogą one być tylko niewłaściwie wyważone, mieć źle dobrane kąty ustawienia wału lub inne niedopracowania. Istotną rolę odgrywa silnik. Obecnie w modelach elektrycznych używa się silników o mocy około 100 W.

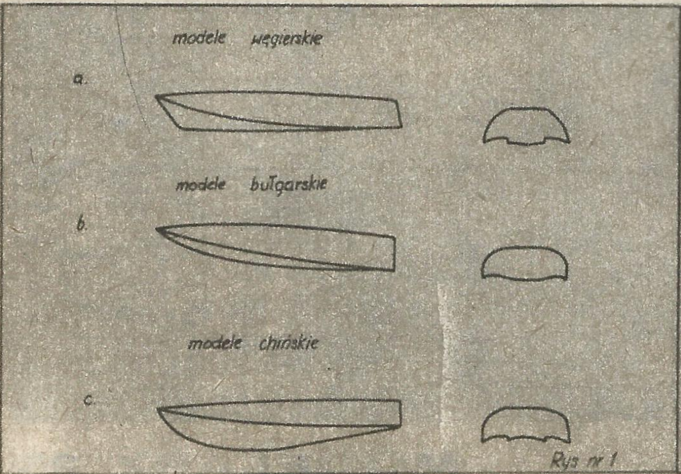
Natomiast zawodnicy zagraniczni używają silników spalinowych o pojemności 3,5 cm^3. Do nich indywidualnie dobiera się śruby napędowe. U nas większość stosuje śruby ogólnie dostępne w CSH, tzw. „X". Należy pamiętać, że śruby wodne znacznie obciążają silniki. Do zasilania silników używa się akumulatorów z elektrodami spiekanymi, dającymi duże prądy. Akumulatory srebro-cynkowe większych pojemności nie nadają się z powodu dużej objętości i masy. Zawodnik dobrej klasy przepływa trasę F3 w ok. 30 sek. W tak krótkim czasie silnik elektryczny może być kilkakrotnie przeciążony.

Osobnym zagadnieniem są aparatury do zdalnego sterowania. Z uwagi na moment obrotowy śruby model inaczej reaguje na zakręt w lewo i prawo. W celu wyeliminowania tej wady w nowoczesnych aparaturach stosuje się zmianę liniowości kanału, co pozwala na wykonanie jednakowych zakrętów modelu przy różnych jego szybkościach. Przy równych ruchach drążka ster ma różne wychylenia w stosunku do kierunku obrotów śruby. Zwykłe trymowanie nie daje żądanego efektu, gdyż zmienia się wraz z szybkością modelu.

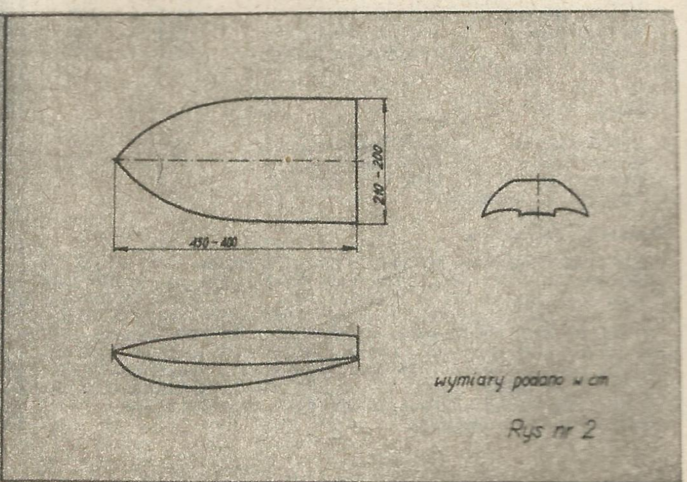
Przyszłość klasy F3 to modele o kształcie i wymiarach zbliżonych do pokazanego na rysunku 2 oraz aparatury dwu—czterokanałowe z tzw. mikserami. Gdy przygotujemy sprzęt według tych porad, do osiągnięcia dobrego wyniku pozostanie tylko codzienny dwugodzinny trening.

Pisząc ten artykuł chciałem podzielić się uwagami z modelarzami uprawiającymi tę klasę modeli, natomiast instruktorów i czołowych zawodników zachęcam do publikacji swoich uwag. W następnym odcinku na wyżej wymieniony temat przygotuję plany modelu Jerzego Janickiego.

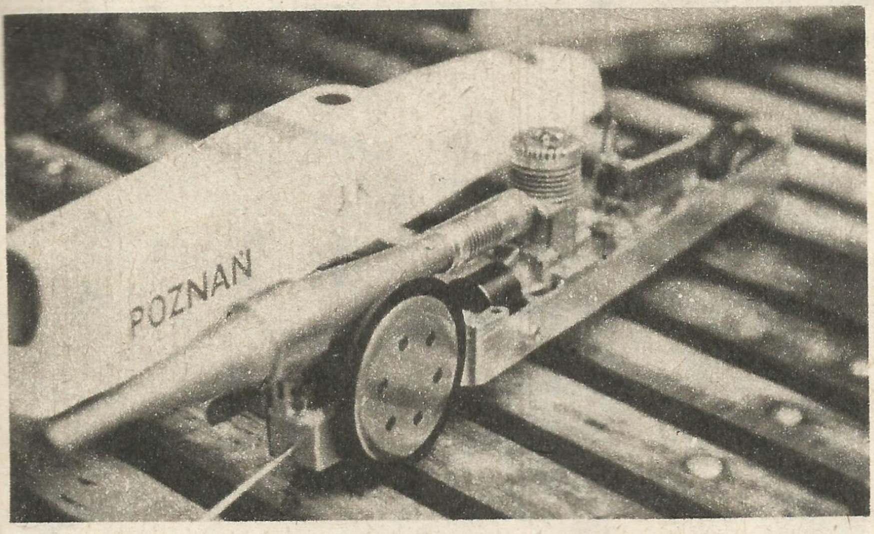
WACŁAW ZIĘCINA



Rys nr 1



Rys nr 2



MISTRZOSTWA POLSKI NA TORZE W GRUDZIĄDZU



Zgodnie z kalendarzowym planem imprez modelarskich Ligi Obrony Kraju, w dniach 5—7 sierpnia br. na dobrze utrzymanym torze modeli kołowych grudziądzkiego ośrodka LOK odbyły się Mistrzostwa Polski Modeli Samochodów Prędkościowych w klasach: I—IV, II i V standard.

Zawody rozegrano w atmosferze sportowej walki, przy dobrej, słonecznej pogodzie i z zachowaniem wszelkich przepisów bezpieczeństwa. Na straży właściwego rozgrywania poszczególnych konkurencji stały przepisy — nowego już, w polskiej wersji językowej, dostępnego dla zawodników i sędziów — regulaminu sportowego FEMA. I chyba — między innymi dlatego — nie było protestów zespołów zawodniczych.

Szczególne słowa uznania za sprawną organizację należą się kierownictwu grudziądzkiego ośrodka LOK oraz kierownikowi Wojewódzkiego Ośrodka Modelarskiego i Sportów Wolnych LOK — Januszowi Ryżowiczowi.

Zwycięstwo zespołowe odnieśli gospodarze mistrzostw, modelarze województwa toruńskiego, tracąc jednak indywidualnie dwa tytuły mistrzów Polski.

Wyniki w poszczególnych klasach uwidacznia załączona tabela.

JERZY SŁOMIŃSKI

WYNIKI INDYWIDUALNE

KLASA I — 1,5 cm³		
1. Henryk Koszałka — FSG Lublin	163.636	100
2. Kazimierz Chermanowski — Pulsar Ruda Śląska	133.333	85
3. Mirosław Balcerowicz — WOM LOK Toruń	152.352	75
KLASA II — 2,5 cm³		
1. Mirosław Horla — WRKM Poznań	225.000	100
2. Kazimierz Chermanowski — Pulsar Ruda Śląska	183.673	85
3. Tadeusz Koronka — WOM LOK Bydgoszcz	180.000	75
4. Mirosław Balcerowicz — WOM LOK Toruń	166.666	70
5. Jacek Szkadlarek — KTM Halemba	152.542	65
KLASA III — 5 cm³		
1. Edmund Szarszewski — WOM LOK Toruń	243.243	[illegible]
2. Gerard Gawlica — KTM Halemba	233.766	[illegible]
3. Gerard Gawlica — KTM Halemba	219.512	75
3. Jan Kurek — WRKM Poznań	219.512	75
4. Zbigniew Kruszyński — WOM LOK Bydgoszcz	187.500	65
5. Jerzy Zieliński — WOM LOK Bydgoszcz	176.470	60
KLASA IV — 10 cm³		
1. Piotr Jopek — WOM LOK Toruń	260.867	100
2. Piotr Jopek — WOM LOK Toruń	257.142	85
3. Henryk Adelman — Pulsar Ruda Śląska	225.000	75
4. Wojciech Ślot — WOM LOK Toruń	211.764	70
KLASA II — standard		
1 Maciej Matwiejszyn — WOM LOK Gdańsk	150.000	100
2. Michał Krzyżycki — Klakson Poznań	128.571	85
3. Czesław Ruda — KTM Halemba	120.000	75
4. Ireneusz Serafin — FSC Lublin	112.500	70
5. Sławomir Kurylak — FSC Lublin	104.046	65
KLASA V — standard		
1. Rafał Nowak — Model Klub Ceramik Chodzież	136.363	100
2. Dominik Chermanowski — Pulsar Ruda Śląska	125.000	85
3. Damian Piecka — Pulsar Ruda Śląska	122.448	75
4. Arkadiusz Ostrowski — SM Prabuty	120.000	67,5
5. Damian Kruszyński — WOM Bydgoszcz	120.000	67,5

Wyniki pucharowe

1. ZW LOK Toruń — 275 pkt. 2. ZW LOK Poznań — 260 pkt. 3. ZW LOK Katowice — 255 pkt. 4. ZW LOK Lublin — 235 pkt. 5. ZW LOK Bydgoszcz — 202,5 pkt. 6. ZW LOK Gdańsk — 155 pkt. 7. ZW LOK Piła — 140 pkt. 8. ZW LOK Elbląg — 67,5 pkt.

Rekordy Polski

Klasa II standard Maciej Matwiejszyn WOM LOK Gdańsk — 12 sek.
— 150 km/godz.

Klasa V standard Rafał Nowak Model Klub Chodzież — 13.2 sek.
— 136.363 km/godz.

Kolejny — XXXV Międzynarodowy Konkurs i Wystawa Modeli Kolejowych — po 13 latach znów odbyły się w Polsce (poprzednio, w 1975 roku — we Wrocławiu). To było prawdziwe święto modelarzy kolejowych i okazja do wielu przemyśleń.

Po wielu latach „chudych" polskie modelarstwo kolejowe znów wraca do międzynarodowego towarzystwa. Złożyło się na to wiele przyczyn. Najważniejszą chyba przyczyną było powołanie w październiku ubiegłego roku Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei. Wśród licznych celów stowarzyszenia jest i takie sformułowanie (§ 6 pkt g): „prowadzenie działalności popularyzatorskiej i instruktażowej w zakresie modelarstwa kolejowego".

To właśnie stowarzyszenie poparło inicjatywę Warszawskiego Klubu Modelarzy Kolejowych podjęcia organizacji kolejnego międzynarodowego konkursu i wystawy w Warszawie. Takie przedsięwzięcie wymaga jednak nakładów finansowych, których nie dałoby się zebrać ze skromnych składek członkowskich. I tu pełne zrozumienie dla znaczenia takiej imprezy wykazał resort kolei, a dyrektor generalny Janusz Głowacki — nie tylko przyjął patronat honorowy, ale także wsparł finansowo. Pomocy w naturze (nieodpłatne przejazdy pociągiem z Sochaczewa do Tułowic) udzieliło także Muzeum Kolejnictwa. Gościny członkom międzynarodowego jury i wystawie udzielił dyrektor Technikum Kolejowego w Warszawie — Jerzy Staniszewski, a cały trud organizacji wzięli na siebie członkowie Warszawskiego Klubu Modelarzy Kolejowych.

Prace jury rozpoczęły się uroczystym złożeniem wiązanki kwiatów na grobie Stanisława Wysockiego, projektanta i budowniczego Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Jurorzy obradowali od 23 do 27 sierpnia, do późnych godzin nocnych, a chwile wytchnienia mieli tyko podczas imprez towarzyszących, m.in. podczas zwiedzania skansenu kolei wąskotorowych w Sochaczewie czy przejażdżki koleją WKD.

Niełatwą pracę mieli sędziowie z pięciu krajów:

— Milos Kratochwil i Desider Selecky z CSRS,

— Hans-Gerhard Heinike, Horst Luther i Rolf Schirmer z NRD,

— Zoltan Razgha, Zsolt Karolyi i Lajos Hossu z WRL,

— Irżi Ł. Indra, Igor I. Prochorow i Jewgienij J. Szklarenko z ZSRR,

— Janusz Jarzębski, Andrzej Maj i Ryszard Pyssa z PRL

pracujący pod przewodnictwem sędziego głównego — Andrzeja Brzozowskiego. Na konkurs dostarczono bowiem 183 modele i nawet po wycofaniu 2 — do oceny pozostało jeszcze 181. To dużo, najwięcej w dotychczasowych konkursach. Wszystkie modele trzeba było dokładnie obejrzeć, sprawdzić ich działanie, porównać z dokumentacją (zresztą nie zawsze dostateczną), a modele pojazdów trzeba było jeszcze sprawdzić na torze. Praca była tym trudniejsza, że trzeba było wybierać modele najlepsze z dobrych, a tylko 30 modeli uzyskało oceny poniżej 80 punktów.

Na nagrody i wyróżnienia zasłużyło aż 97 prac. I chociaż były tylko trzy pierwsze nagrody ogólny poziom konkursu można uznać za dobry.

Pierwsze miejsca przyznano modelom:

— stacji „Worobiowy Gory" N. N. Gundorowa (ZSRR), kategoria N/HO — 98,8 pkt.,

— żurawia parowego N. I. Rostowcewa (ZSRR), kategoria B1/HO — 95 pkt.,

— parowozu „Saxonia" R. Hesse (NRD), kategoria A1/1:20 — 94 pkt.

Nagrody specjalne otrzymali dwaj modelarze radzieccy: A. Kapustin i N. Niedosiekin za wysoki poziom prac oraz Kazimierz Badowski z Warszawskiego Klubu Modelarzy Kolejowych — za całokształt działalności modelarskiej, zwłaszcza za modele lokomotywy parowej „Pensylwania", wykonane w wielkościach HO, TT i N. Wyróżnienia przyznano za bardzo staranne i estetyczne wykończenie modeli modelarzom z CSRS, NRD, WRL i ZSRR (2) oraz najmłodszemu uczestnikowi konkursu, 11-letniemu Przemkowi Jarzinie z Poznańskiego Klubu Modelarzy Kolejowych. Trudno tu wymienić wszystkie prace, czy choćby nagrodzone modele,

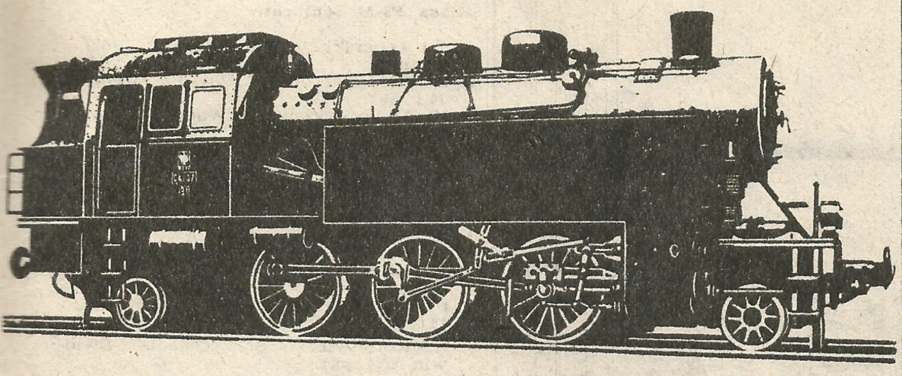


Estetyczne gabloty zapewniały możliwość obejrzenia modeli ze wszystkich stron

Wystawa cieszyła się dużym powodzeniem



Kraj	Modeli	Nagrody						% modeli nagrodzonych
		1.	2.	3.	S	W	razem	
CSRS	26	—	5	13	—	1	19	73
NRD	49	1	8	21	—	1	31	62
PRL	53	—	1	13	1	2	17	32
WRL	17	—	3	1	—	1	5	29
ZSRR	36	2	4	15	2	2	25	69
Razem	181	3	21	63	3	77	97	54



XXXV MIĘDZYNARODOWA WYSTAWA MODELI KOLEJOWYCH · WARSZAWA'88

ale przecież trzeba pokazać dorobek polskich modelarzy (patrz tabela).

Na pewno interesujące i pożyteczne byłyby opisy i uwagi dotyczące niektórych przynajmniej modeli — wymaga to jednak dokładniejszego przygotowania. Do tego tematu chyba jeszcze wrócimy. Teraz może tylko jeszcze kilka uwag ogólnych.

Podstawową sprawą we wszystkich konkursach modelarskich są zasady oceniania i regulaminy. Ten konkurs wykazał dostatecznie dobitnie, słabość dotychczasowego regulaminu, przy prawie zupełnym braku zasad oceniania. Począwszy od nieprecyzyjnej, a zatem kontrowersyjnej, kwalifikacji modelu do danej kategorii, przez niejednoznaczną ocenę (przyznawanie punktów i miejsc), aż do zasad przydzielania dyplomów. Polscy modelarze już kilkakrotnie wnosili te sprawy do porządku obrad podczas konferencji przygotowawczych, a na tegorocznej naradzie (w marcu, w Poznaniu) przedstawiono propozycje konkretne i możliwe do realizacji w najbliższym konkursie. Niestety nie zostały one rozważone w związkach krajowych i kolejny konkurs przebiegał według starych, coraz bardziej nie sprawdzających się zasad. Liczne jest już na szczęście grono modelarzy dostrzegających te braki i mających — jak koledzy radzieccy — interesujące propozycje zmian. Miejmy więc nadzieję, że w następnym konkursie (w Czechosłowacji) będą nie tylko doskonałe modele, ale i doskonalszy regulamin.

Po konkursie, jak to już w zwyczaju, odbyła się wystawa modeli nie tylko nagrodzonych (jak w ubiegłym roku w Erfurcie), ale wzbogacona o inne modele, wykonane przez naszych kolegów dla własnej przyjemności. Do takich właśnie modeli można zaliczyć dwie wspaniałe dioramy znakomitego malarza — Jerzego Korczak-Ziołkowskiego. Budziły zachwyty zwiedzających i uznanie modelarzy.

Wszystkie modele były wystawione w estetycznych gablotach wykonanych w warszawskim klubie, a część klubowej makiety, wystawionej w oddzielnym pomieszczeniu, przyciągała nie tylko najmłodszych i ożywiała całą imprezę.

Organizatorzy zadbali też o pamiątki: w pierwszym dniu wystawy był stosowany okolicznościowy datownik, były karty pocztowe i koperty ze specjalnymi nadrukami, kilkanaście wzorów samoprzylepnych rysunków parowozów, naklejki na zeszyty (oczywiście też z parowozem), plakaty oraz książki.

Wystawa ta udowodniła, że modelarstwo kolejowe w Polsce budzi już spore zainteresowanie i trzeba wyjść naprzeciw potrzebom modelarzy. Na wystawie pokazano więc wyroby polskich rzemieślników — wiele z nich potrafiło wzbudzić podziw nawet modelarzy z NRD, którzy przecież mają w czym wybierać. Ośnieżone choinki, słupy trakcyjne, kontenery czy bogaty wybór znaków przytorowych i budynków to tylko nieliczne przykłady z bogatego asortymentu. Co ważniejsze — producenci czekają na zamówienia, modelarze czekają na modele, a pośrodku jest handel, głównie — prawie monopolista w tym zakresie — Centralna Składnica Harcerska. I tu jest właśnie najsłabsze ogniwo... Ale to już inna sprawa. Wszystkich modelarzy kolejowych namawiam jednak do ciągłego dopytywania się w sklepach CSH, do domagania się to o wagony, to o drzewka, kontenery, sylwetki ludzi, drobne elementy wyposażenia makiety (płoty, beczki, skrzynie). Może kiedyś pojawią się i pojazdy trakcyjne, chociażby tylko dobre silniki i przekładnie. Pamiętajmy wszyscy, że mamy szansę na dobre, liczące się modelarstwo kolejowe i szansy tej nie możemy zmarnować.

TADEUSZ DĄBROWSKI

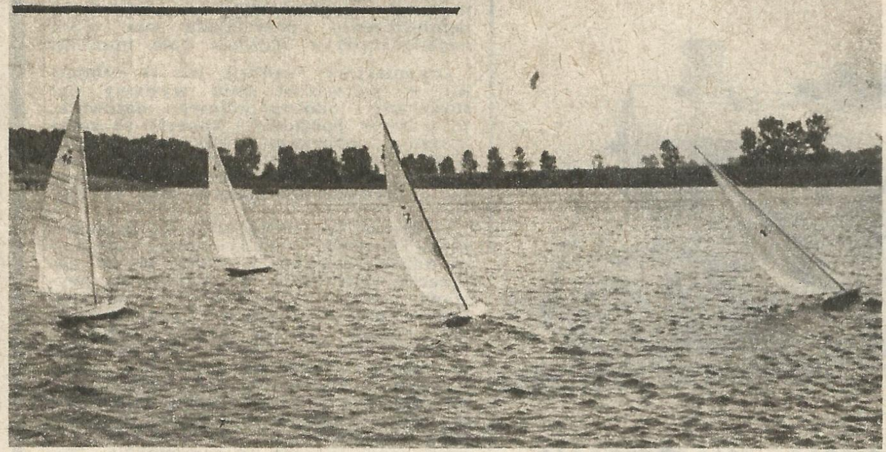


Nastrój i charakter wystawy podkreślały obrazy o tematyce kolejowej, cenionego i znanego już w wielu krajach artysty malarza Jerzego Korczak-Ziółkowskiego, także znakomitego modelarza

Fot. G. Jóźwicki

Model	Kategoria	Nazwisko	Klub	Punktów	Nagroda
Wagon towarowy 23K	B1/S	W. Brejlak	Warszawski	90,4	2.
Parowóz Tp2	A1/S	W. Brejlak	„	89,6	3.
Parowóz Ty23	A1/TT	J. Rorbach	„	89,4	3.
Obiekty kolejowe	F/N	M. Gabrysiak/A. Sadłowski	„	89,2	3.
Drezyna panc. Tatra	E/1:35	W. Stępiński	niezrzesz.	88,6	3.
Parowóz TKt3-14	A1/HO	R. Kozak	Warszawski	88,6	3.
Lokomotywa el. ET22	A1/O	W. Kapuściński	„	88,2	3.
Parowóz Tr21	E/HO	Z. Sosnowski	„	88,0	3.
Parowóz Mallet „Clinchfield"	A2/N	K. Badowski	„	87,0	3.
Semafory świetlne	D/HO	A. Frąckowiak	Poznański	87,0	3.
Nastawnia „Lubajny"	C/S	M. i W. Brejlakowie	Warszawski	86,8	3.
Lokomotywa spal. ST44	A3/HO	R. Kozak	„	86,6	3.
Parowóz OKz32	E/O	K. Ćwikła	Krakowski	86,6	3.
Wagon osobowy B	B1/S	W. Brejlak	Warszawski	86,2	3.

W klasie F5 bez zmian



4. T. Groński KM „Wodnik" Poznań 28,0 pkt.
5. P. Łukasiewicz OPP Żnin 36,4 pkt.

Klasa F5-M seniorów

1. J. Żeberski KM „Wodnik" Poznań 1,7 pkt.
2. J. Przybysz KM „Wodnik" Poznań 14,1 pkt.
3. K. Dutkowski KM „Wodnik" Poznań 21,0 pkt.
4. G. Suwalski KM „Delfin" Gdańsk 25,4 pkt.
5. D. Laskowski SM „Zazamcze" Włocławek 30,4 pkt.

Klasa F5-10 juniorów

1. J. Laskowski OPP „Bliza" Wejherowo 13,7 pkt.
2. P. Albrecht KM „Wodnik" Poznań 18,0 pkt.
3. A. Kordowiecka SM „Osiedle" Świdwin 26,4 pkt.
4. R. Rataj OPP Żnin 40,0 pkt.
5. J. Wojsiat MDK Zgorzelec 41,0 pkt.

UWAGI NA MARGINESIE MISTRZOSTW POLSKI

Dla przeciwstawienia — chciałbym przytoczyć słowa, które usłyszałem w rozmowie z zawodnikiem bardzo wyraźnie ustępującym czołówce, ale mającym już kilkuletni staż uczestnictwa w imprezie centralnej: „Węglowy maszt jest dla mnie nieosiągalny". Z jednej strony — mocno zdezelowany, eksploatowany co najmniej od kilku lat model, od początku źle skrojone i wytrymowane żagle, z drugiej — przekonanie, że bez doskonałego sprzętu nie osiągnie się wyników — oto bardzo wymowny przykład sposobu rozumowania wielu stałych uczestników mistrzowskiej batalii, którzy nie czynią postępów. Bez systematycznej pracy nad doskonaleniem zarówno całego modelu, jak i pojedynczych części wyposażenia, w tym głównie trymu żagli, oraz bez stałej pracy treningowej na wodzie, postępu po prostu być nie może. Prawda stara jak żeglarstwo powiada, że lepszy sprzęt zdaje egzamin tylko w rękach lepszego zawodnika, natomiast nie spełniającemu pozostałych z wymienionych warunków po prostu przeszkadza.

Nic więc dziwnego, iż medale wywalczyli znowu zawodnicy znani, których grono jest jednak niepokojąco małe. Poczynione spostrzeżenia skłaniają do niewesołych raczej refleksji. Pozbawieni nacisku ze strony dobijających do czołówki konkurentów stanęli jakby w miejscu. Stosowane nowości wyposażenia sprawdzają dopiero podczas imprez prestiżowych. W konsekwencji kilku uczestników z tzw. czołówki zostało wyeliminowanych z walki na skutek defektów urządzeń mechanicznych modelu.

Po raz pierwszy rozegrano mistrzostwa Polski w nowej klasie F5-E. Wbrew obawom była ona reprezentowana dość licznie. Startowało aż 10 seniorów i 4 juniorów. Konstrukcje, które zaprezentowali, były różne, zależne od wiedzy i umiejętności ich twórców. Żałować jedynie należy, że bardzo słaby wiatr nie pozwolił ich sprawdzić w zróżnicowanych warunkach żeglarskich, w związku z czym niewiele jeszcze można powiedzieć, w jakim kierunku winny pójść poszukiwania. Pewne uwagi dotyczące gabarytów modelu postaram się podać w najbliższym czasie, aby można je wykorzystać przed następnym sezonem.

Wyniki

Klasa F5-E juniorów

1. P. Albrecht KM „Wodnik" Poznań 15,4 pkt.
2. M. Parzybut MDK Opole 17,7 pkt.
3. A. Kordowiecka SM „Osiedle" Świdwin 23,0 pkt.

Klasa F5-E seniorów

1. M. Walecki OKU Oświęcim 0 pkt.
2. K. Filipowski WOM Włocławek 12,4 pkt.
3. M. Marszała OPP „Bliza" Wejherowo 21,0 pkt.
4. A. Laskowski OPP „Bliza" Wejherowo 22,1 pkt.
5. W. Mańka OKU Oświęcim 26,7 pkt.

Klasa F5-M juniorów

1. P. Albrecht KM Wodnik 21,4 pkt.
2. P. Goc KM „Delfin" Gdańsk 24,7 pkt.
3. J. Laskowski OPP „Bliza" Wejherowo 24,7 pkt.

Klasa F5-10 seniorów

1. G. Suwalski KM „Delfin" Gdańsk 9,7 pkt.
2. K. Dutkowski KM „Wodnik" Poznań 22,7 pkt.
3. M. Walecki OKU Oświęcim 28,4 pkt.
4. M. Marszała OPP „Bliza" Wejherowo 28,4 pkt.
5. K. Michalski MDK Opole 31,4 pkt.

Klasa F5-X juniorów

1. J. Laskowski OPP „Bliza" Wejherowo 8,4 pkt.
2. S. Buchholtz SM Wągrowiec 38,0 pkt.
3. R. Kamieniowski SM Łomża 38,7 pkt.
4. R. Mieczkowski SM Łomża 39,7 pkt.
5. A. Kurosz SM „Osiedle" Świdwin 40,0 pkt.

Klasa F5-X seniorów

1. J. Żeberski KM „Wodnik" 8,1 pkt.
2. K. Michalski MDK Opole 19,0 pkt.
3. K. Dutkowski KM „Wodnik" Poznań 19,7 pkt.
4. R. Jarmuż OPP Żnin 26,4 pkt.
5. K. Szumann „Bursa" Chojnice 27,0 pkt.

Punktacja pucharowa

1. WOM Poznań	285 (+85)	pkt.
2. WOM Gdańsk	285 (+75)	pkt.
3. WOM Opole	240	pkt.
4. WOM Bydgoszcz	205	pkt.
5. WOM Łomża	190	pkt.

W punktacji pucharowej sklasyfikowano łącznie 16 województw.

K. DZIĘCIELSKI

Grand Prix — Laugarico — CSRR

POLAK NA NAJWYŻSZYM PODIUM

Długo na to czekaliśmy. Krzysztof Bereś zdobywcą pierwszego miejsca w jubileuszowym X Grand Prix — Laugarico w Czechosłowacji. Zawody o długotrwałej tradycji w obsadzie ekip: Austrii, CSRS, Jugosławii, NRD, Polski, RFN i Związku Radzieckiego. W sumie 78 zawodników startujących tym razem w klasie Sport (RC-V2). W pierwszym dniu biegi eliminacyjne rozegrano bardzo sprawnie dzięki dużej rutynie i zaangażowaniu gospodarzy. W niedzielę rano trzy półfinały i finał. W polskiej reprezentacji: K. Bereś, J. Matuszak, P. Szałapak i J. Pfeifer, w innych reprezentacjach sami najlepsi.

Z eliminacji do finału wchodzą bezpośrednio dwaj zawodnicy K. Bereś i R. Hönel. Pozostali jadą w trzech półfinałach. Z każdego biegu prawo startu w finale otrzyma dwóch modelarzy. Do jednego z półfinałów wchodzi startujący poza reprezentacją Tadeusz Górka. Nasz zawodnik jedzie bardzo dobrze do momentu kolizji. Efekt zderzenia — urwane przednie koło. Tej awarii nie da się niestety usunąć natychmiast. Na to potrzeba kilkudziesięciu sekund, co oznacza wyeliminowanie z dalszej rywalizacji.

Finał. Start systemem le mans wygrywa K. Bereś, tuż za nim jedzie M. Dorn. Polak prowadzi przez cztery minuty, po czym spada na drugą pozycję. Niebawem znów odzyskuje prowadzenie. Wyścig bardzo dynamiczny i szybki. Raz po raz zmieniają się liderzy. Chwila nieuwagi, jeden minimalny błąd i można stracić wszystko. Jest piętnasta minuta wyścigu. K. Bereś spada na trzecią pozycję. Prowadzi młody Ch. Föhlinger, drugi jest M. Dorn. Po dziesięciu minutach Polak odzyskuje drugą lokatę. Emocje sięgają zenitu wszak czasu coraz mniej, a Beresiowi do prowadzącego Dorna brakuje jeszcze kilku metrów. Do końca wyścigu trzy minuty. Dorn spala się nerwowo, następuje przetasowanie modeli. Na czele stawki ponownie K. Bereś, ale tuż za nim wspaniały Föhlinger i tak do końca. Takiego finału jeszcze nie było: poziom najwyższy, doborowa obsada, różnice w wynikach pierwszej trójki sekundowe. Krzysztof Bereś raz jeszcze potwierdza swój prymat w Europie, pieczętując tytuł mistrza Europy i podwójnego mistrza państw socjalistycznych.

Wyniki:

1. Krzysztof Bereś	Polska	116/6,5
2. Chris Föhlinger	RFN	116/7,7
3. Manfred Dorn	RFN	116/9,5
4. Milan Punčoch	Jugosławia	112/5,3
5. Norbert Hügel	RFN	110/1,5
6. Reiner Hönel	Austria	98/17,0
7. Heinz Fritsch	NRD	97/1,9
8. Manfred Kempenich	RFN	0

WACŁAW KRZANOWSKI

MODELARZ pomaga

Paweł Bugaj — ul. Staszica 52a/56, 96-500 Sochaczew — posiada do odstąpienia „Małego Modelarza": 9/76, 11—12/76, 3/77, 5—7/77, 8—9/78, 4—7/81, 1, 4, 5, 7, 9/82, 2, 6, 7, 10—12/83, 3, 4—7/84, 10—12/84, 2/85, 4—7/85, 9—12/85, 1—5/86, 7—12/86, ok. 60 sztuk „Modelarza" z lat 1960—87, „Plany Modelarskie" 63, 67, 84, 100—102, 105, 107, 108, 122, 126, 130, 132, 134, „Modell Bogen", TBiU, plastikowy model lodołamacza „Lenin" — nie sklejony, wiele książek o tematyce modelarskiej i wojennej.

Anatolis Misjunas — 233002 ZSRR — Kaunas-2, ul. Czeku 11—1 — poszukuje planów niemieckiego żaglowca „Projsen". Do wymiany proponuje książki: „Operacja żagiel", „Ludzie, okręty, oceany", plany żaglowców z okresu Piotra I, czasopisma „Modelist Konstruktor", „Modelarz", „Mały Modelarz".

Jarosław Wróbel — ul. Gniewska 17/82, 81-047 Gdynia — poszukuje informacji na temat mas plastycznych chemoutwardzalnych, o podobnych własnościach jak Distal lub Epidian, lecz mających bezbarwną przezroczystą strukturę, poszukuje również odbitek kserograficznych z publikacji zachodnich na temat lotnictwa w II wojnie („In action", „Profile" itp.) za które zapłaci gotówką.

Wojciech Sieradziński — ul. Fr. Chopina 4, 99-400 Łowicz — poszukuje modeli samolotów z tworzywa sztucznego w skali 1:32 i wycinanek samolotów w skali 1:33. W zamian proponuje „Małego Modelarza", modele kartonowe i wiele samolotów w skali 1:72.

Piotr Janik — ul. 22-go Lipca 53/3, 59-960 Wykroty — posiada do odstąpienia oprawione roczniki „Modelarza" z lat 1975, 1980, 1981, oraz książki: „Miniaturowe lotnictwo" i „Samoloty w historii i miniaturze" za które pragnie otrzymać roczniki „Małego Modelarza" z lat 1968, 1969, 1970, 1971.

Marek Szygulski — ul. Waryńskiego 3, 42-533 Sławków, woj. katowickie — poszukuje „Małego Modelarza": z lat 1958—1980. Do wymiany posiada „Młodego Technika": 8/72, 2, 3, 4, 10, 11/73, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12/74, 1, 2, 3, 4, 7, 8, 9, 11—12/75 lub gotówkę.

Tadeusz J. Jasek — ul. Marysińska 18 m. 20, 91-802 Łódź — poszukuje modelarskich silników spalinowych produkcji polskiej z lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych, takich jak: „Piorun", „Sokół" będących w dobrym stanie, za które oferuje gotówkę.

Ryszard Krasicki — ul. Błonie 9/9, 05-300 Mińsk Mazowiecki, woj. siedleckie — poszukuje „Małego Modelarza": 5/58, 4/59, 2, 6/60, 3, 12/61, 1, 3/62, 5, 7, 10, 11/ 11/63, 2, 3, 5/64, 11/65 1/66, 11/67, 12/68, i niektórych modeli samolotów wydawnictwa MON, Modellbogen. Do wymiany oferuje „Małego Modelarza": 9/64, 5/66, 4, 5/69, 8/70, 10, 11, 12/72, 1/73, 1/74, 5—6/77, 2, 7, 10/81, 2/83, 4—5,/85, 7, 8/86, „Model kartonowy nr 4 lub zapłaci gotówką.

Jacek Grochecki — ul. 35-lecia PRL 4 m. 15, 22-100 Chełm — poszukuje silnika spalinowego o pojemności od 2 cm^3 do 3,5 cm^3 i aparatury do zdalnego sterowania modeli wraz z serwomechanizmami. Do wymiany oferuje: „Kalejdoskop techniki" 2/86, 3/86, 6/86, „Modelarza": 6/86, 7/86, „ŻP" 19/87, 35/87, „Plany Modelarskie": 2/76, 2/77, „Horyzonty techniki": 2/86, 8/86, „AV" 2/87, „Małego Modelarza": 4/83, 9/83 i numeru z modelem okrętu „King George V" i wiele części elektronicznych.

Bartosz Górecki — ul. Krajlewska 40/9, 65-435 Zielona Góra — poszukuje „Małego Modelarza": 5/58, 5, 6/60, 12/61, 2, 5/62, 3, 5, 7, 10/65, 3, 7/64, 2, 4, 7, 9, 12/65, 7—8, 9/66, 5, 11/67, 2, 7—8, 11, 12/68, 4, 8/71, 3, 7, 12/72, 3, 7—8/73, 4, 5/75, 7/76, 2, 4, 12/77, 1, 4, 8—9/78, 4, 5/79, 2, 9, 10/80, 2, 4, 7, 11/81, 1, 6, 7/82, 5, 7/83, za które oferuje „Małego Modelarza": 11/75, 11—12/76, 9/77, 8/86 oraz 120 komiksów, lub zapłaci gotówką. Odpowie na każdy list.

Lew Brodski — 129281 ZSRR, Moskwa, ul. Baduszkina 37 m 127 — jest kolekcjonerem plastikowych modeli czołgów i wozów pancernych. Pragnie nawiązać korespondencję z polskimi modelarzami.

Aleksander Nasekin — 125239 ZSRR, Moskwa, ul. Nowo-Pietrowska 1 korytarz 4, m. 75 — chciałby wymieniać plastikowe modele produkcji ZSRR na modele firm polskich.

Krzysztof Wolbek — ul. Płk Dąbka 57e/10, 81-107 Gdynia — posiada do odstąpienia „Modelarza" z lat 1957—1983, „Małego Modelarza": z lat 1966—1986, „Morze" z lat 1973—1984. Warunkiem odpowiedzi na każdy list jest załączony znaczek pocztowy.

Krzysztof Bieniek — ul. Leńskiego 13, 32-521 Jaworzno 7 woj. katowickie — poszukuje niesklejonych planów „Małego Modelarza" z polskim stawiaczem min „Gryf", z niszczycielem „Grom II" i lekkim krążownikiem „Conrad", za które zapłaci gotówką Odpowie na każdy list po załączeniu znaczka pocztowego.

Ryszar Panek — ul. Różyckiego 9, 73-110 Stargard Szcz. — poszukuje „Małego Modelarza": 1/57, 10/59, 4/60, 2, 6/61, 10/64, 5/67, 4, 12/68, 9/69, 2/70, 4—5/76, 3, 10—11/77, 1/81, 8/82, 9, 10—11/86, za które zapłaci gotówką.

Marcin Perkowski — ul. Starodworna 18, 16-015 Krzyszyn woj. Białystok — poszukuje „Małego Modelarza": 9/63, 5/64, 11/65, 3/67, 7—8/67, 9/67, 5/71, 7/71, 10/73, 11/65, 3/67, 7—8/67, 9/67, 7/71, 10/73, 8/75, 7/76, 4/82, 9/82, 1/83, za które zapłaci gotówką.

Jerzy Jagielski — ul. Sienkiewicza 5/10, 87-400 Golub-Dobrzyń — odstąpi lub wymieni na plastikowe modele samolotów: „Technika Mołodioży": 80/7, 11, 84/4, 11, 85/9, 11, „Modelist Konstruktor": 84/2, 4, 7, 8, 10, 11, 12, 85/10, 9, 12, 87/7, 8, „Modelarz": 9/73, 8/76, 9, 10/79, 3/81, 7/82ż 1, 2/83, 2/86, „Plany Modelarskie": 2, 12, 104, 131.

Andrzej Haliński — ul. Morska 16, 82-103 Stegna Gd. poszukuje „Małego Modelarza" z lat 1957—61, 5, 10/73, 2/64, 7/65, 2/66 oraz planów lub wycinanek samolotów, okrętów, czołgów (może być odbitka ksero) a także TBiU nr 19. Do wymiany proponuje „Małego Modelarza": 5/61, 1—2, 3/63, 4, 7, 10, 11/64, 4, 5, 6, 9, 10/65, 7—8, 9, 10/66, 3, 5, 6/67, 2, 4, 7—8/68,2—3, 6, 10—11/69, 5—6/70, 6, 12/71, 3, 11/72, 2, 4, 7—8, 9, 11, 12/73, 1, 2, 4, 10—11, 12/74, 1, 4—8, 10/75, 1—2, 7/76, 2/77 i inne, a także TBiU nr 1, 2, 3, 5, 6, 7, 10, 16, 25, 32, 34, 35, 42, 48, 52, 55, 57, 58, 62, 63, 66—69, 80, 82, 85, 87, 88, 92, 95, 97, 99, 100, 104, 106, książki o tematyce wojennomorskiej i lotniczej np. „I wojna światowa na morzu", „Flota Białego Orła", „I wojna światowa na Bałtyku", „Bitwy na Bałtyku", „Bitwy morskie", „Wojna powietrzna w Europie 1939—45", „Alarm w St. Omer" i inne jak: „Wielka koalicja" t. 1—3 oraz wycinanki ksero samolotów, okrętów i czołgów. Odpowie na każdy list po załączeniu koperty ze znaczkiem.

Wojciech Łukasik — ul. Armii Ludowej 10/28, 82-300 Elbląg — poszukuje „Małego Modelarza": 2/59, 2, 5, 6, 12/60, 1/61, 9/62, 9, 11, 12/63, 11/64, 4, 7, 9/65, 7—8/66, 1, 5, 11/67, 7—8/68, 10—11/69, 1, 5, 6, 8, 9/70, 3, 7, 9/71, 5, 9, 12/73, 1, 6, 10—11, 12/72, 4/75, 6/87, 7—8/87. Do wymiany oferuje tomiki z serii „Żółty Tygrys", książkę Wiesława Schiera lub zapłaci gotówką.

Przemysław Groncki — ul. Ptasia 3/8, 57-300 Kłodzko — posiada kserokopie „Małego Modelarza" oraz książki o modelarstwie, za które chciałby otrzymać „Małego Modelarza" nr: 10/1958, 2/1962, 7—8/1962, 12/1963, 3/1964, 3, 7—8/1967, 12/1970, 10—11, 12/1970, 2/1972, 5/1974, 8, 10, 11—12/1976, 11—12/1977, „Modelarza" z 1976 roku, „Plany Modelarskie" lub gotówkę. Wykaz na życzenie po przesłaniu znaczka pocztowego.

Piotr Gawin — ul. Gidelstla 39, 42-273 Pławno — poszukuje książek S. Katzera: „Mikroflota", „Mikromodele", wszystkie wydania „Małego Modelarza" i „Planów, Modelarskich". Do wymiany oferuje wiele odbitek, wycinanek okrętów i samolotów lub zapłaci gotówką.

Jan Kraus — ul. P. Skargi 9/86, 22-100 Chełm — poszukuje — „Małego Modelarza": 7—8/62, 4/63, 8/64, 12/70, 2/72, 3/73, 10/73, 5/75, 8, 11—12/76, 8/77, 10/78, 5, 10/79, 2/80, 4, 9/81, do wymiany proponuje „Małego Modelarza": 12/77, 2—3, 4, 5, 6, 11/78, 1, 6/79, 1/80, 9/80, 2, 3, 5—6, 7, 8, 11, 12/81, 1, 7, 9/82, 1, 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11—12/83, 1—2, 4—5, 6, 7, 9/84, 7, 8, 9, 10/85, 1—2, 5, 6, 7, 8, 9, 12/86, 1, 2, 4, 5/87 modele kartonowe 3,4 oraz książkę: „Budowa modeli wagonów i lokomotyw kartonowych".

W. Orzechow — ul. Miroszczenki 16-1-141, ZSRR 220131 Mińsk — poszukuje modeli samolotów w skali 1:72. Do wymiany oferuje modele samolotów firmy NOVO.

MODELARZ

WYDAJE
ZARZĄD GŁÓWNY
LIGI OBRONY KRAJU

Redaguje zespół w składzie: ZBIGNIEW WRÓBEL — redaktor naczelny, STEFAN SMOLIS — zastępca redaktora naczelnego, ZBYSŁAW GONTARZ — sekretarz redakcji, STANISŁAW KUBIT, JERZY LITWIN, JAN MARCZAK, PAWEŁ WŁODARCZYK, MARIA KOWALEWSKA — opracowanie graficzne, MARIAN KAWKA — redaktor techniczny, BEATA FERTAK — korekta, KRYSTYNA GRZESZCZAK — sekretariat redakcji. Adres Redakcji: 00-791 Warszawa, ul. Chocimska 14, tel. 49-34-51 wewn. 215 i 259.

Warunki prenumeraty:

1) **dla osób prawnych — instytucji i zakładów pracy:** ● instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" zamawiają prenumeratę w tych oddziałach, ● instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

2) **dla osób fizycznych — indywidualnych:** ● osoby fizyczne zamieszkałe na wsi i w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli, ● osoby fizyczne zamieszkałe w miastach — siedzibach oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych nadawczo-oddawczych właściwych dla miejsca zamieszkania prenumeratora. Wpłaty dokonują używając „blankietu wpłaty" na rachunek bankowy: miejscowego oddziału RSW „Prasa — Książka — Ruch".

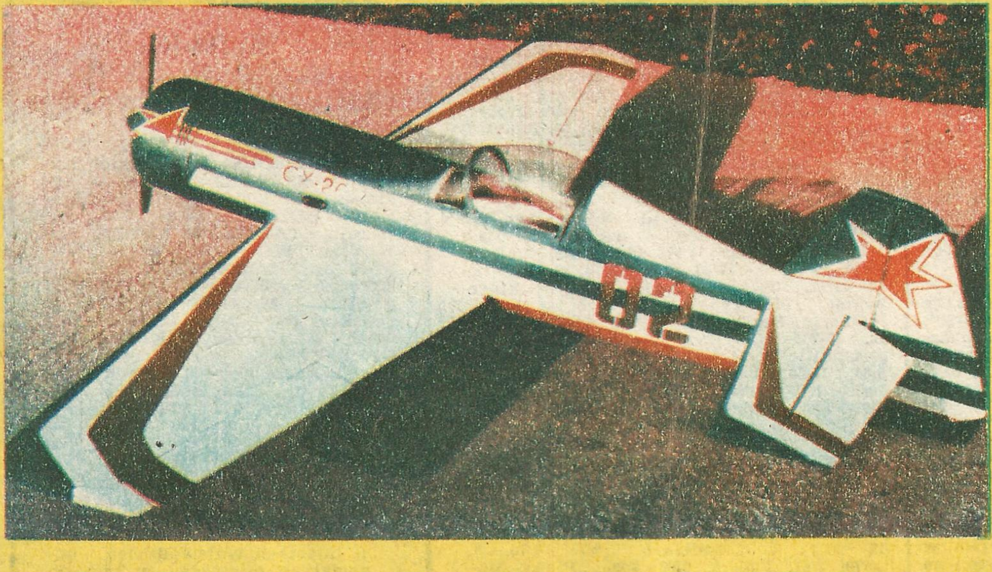
3) Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Psiążka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-058 Warszawa, konto PKO BP XV Oddział w Warszawie Nr 1658-201045-139-11. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest dorższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

Cena prenumeraty: kwart. 210 zł, półroczn. 420 zł. rocznie 840 zł.

Terminy przyjmowania prenumeraty: na kraj i zagranicę do dnia 10 listopada na I kwartał, I półrocze roku następnego oraz cały rok następny, do dnia 1 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty roku bieżącego. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Materiałów nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk Wojskowe Zakłady Graficzne.

Zam. 1952. U-5

FOTO ciekawostki
PL ISSN-0137-7701
Nr indeksu-36543



Su-26

Francuski modelarz Patrick Bonneau zbudował makietę RC radzieckiego samolotu SU-26. Makieta ma rozpiętość 1560 mm, długość 1380 mm. Napęd stanowi silnik spalinowy o pojemności 10 cm.

Fot. MRA



CESSNA-150

Nz. Wiesław Szubski przy makiecie RC samolotu „Cessna-150-Aerobat", którą zbudował od podstaw w skali 1:5. Do napędu zastosował silnik firmy Webra o pojemności 10 cm³.

Fot. Z. Janecki

TUŻ PRZED STARTEM

Na I Mistrzostwach Świata Juniorów w Lesznie Wlkp. duże zainteresowanie wzbudzał model Anthony Hutchinsa z USA. Zawodnika tego widzimy na zdjęciu podczas przygotowywania modelu do startu.

Fot. Z. Janecki



MODELARSTWO NA ZNACZKACH POCZTOWYCH



Modelarstwo lotnicze w emisjach poczty Związku Radzieckiego po raz pierwszy zaprezentowane zostało w 1938 r. w serii poświęconej rozwojowi radzieckiego lotnictwa. Na jednym znaczku z tej serii przedstawiono czterech młodych modelarzy z modelem lotniczym. Kolejne radzieckie znaczki pocztowe poświęcone modelarstwu lotniczemu ukazały się w latach 1958—69.

Na znaczku pocztowym Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej z 1974 r. przedstawiono zawodnika z modelem lotniczym na tle pucharu.

ZBIGNIEW LENARTOWICZ